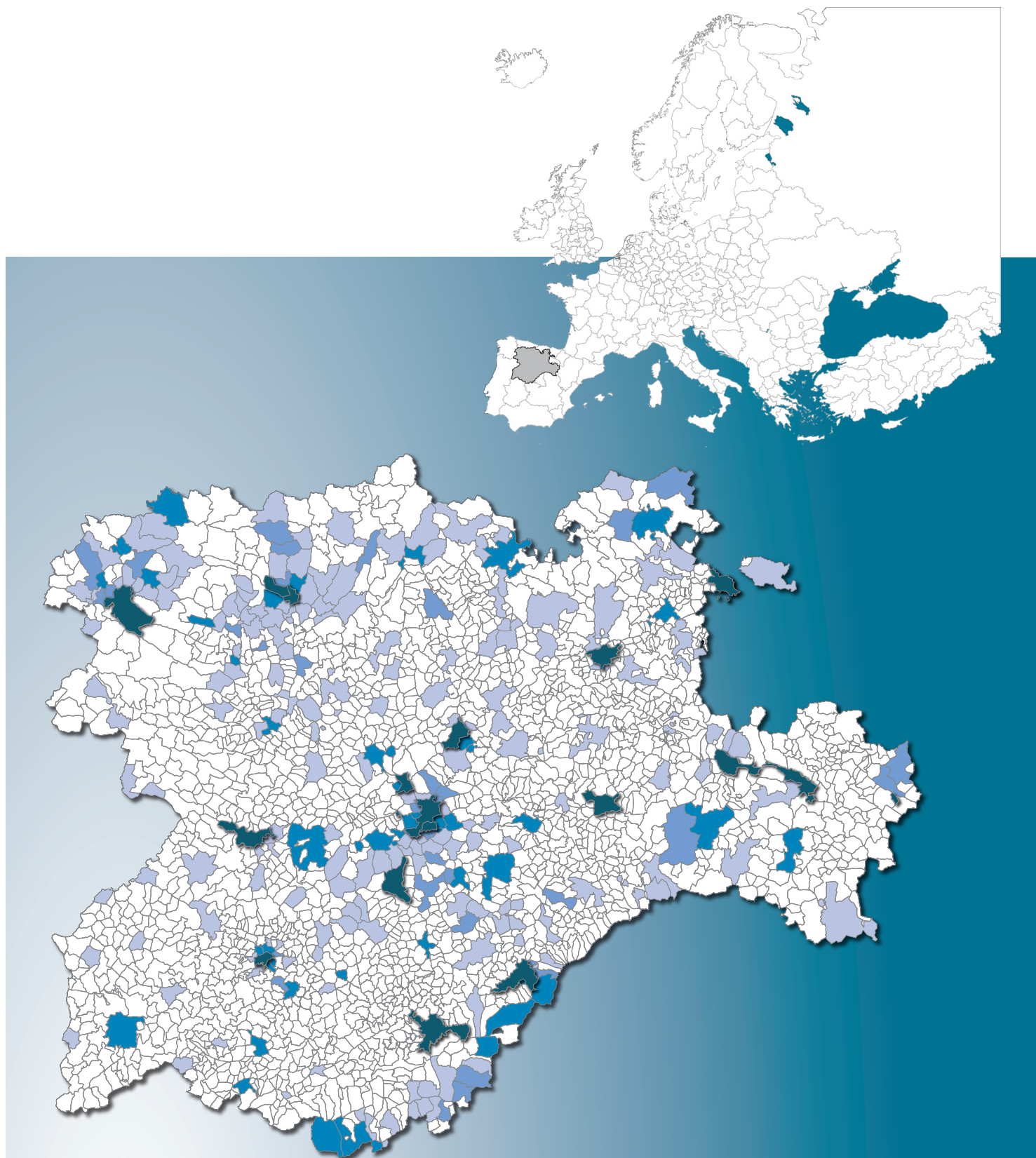


informe EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN





Director del Informe

Juan Luis de las Rivas Sanz Doctor Arquitecto

Redactores

Instituto Universitario de Urbanística

Coordinador

Juan Luis de las Rivas Sanz Doctor Arquitecto

Grupo de trabajo

Daniel de Luis de la Fuente Estudiante de Arquitectura

Javier Frades Orallo Arquitecto

Mario Paris Arquitecto



cylstat

Coordinador

Antoni Peiret Carrera Geógrafo

Grupo de trabajo

Ana Ordax Diez Estadística

Carlos Zarzuelo Gonzalez Informático

Eduardo Carbonero Fernández Geógrafo

Elena Pizarro Fernández Documentalista

Jonatan Ruiz García Estadístico

Oscar Bernal González Estadístico



Trabajo realizado por encargo de la Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

PRESENTACIÓN**01 INFORME “EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN”****INTRODUCCIÓN****05 CARACTERÍSTICAS DE LA AUDITORÍA URBANA**

- 07 Antecedentes: Auditoría Urbana e informe “Estado de las Ciudades Europeas”
- 07 Estructura general del informe: una narración inteligente a través del análisis de datos estadísticos convencionales
- 09 Condiciones del crecimiento urbano (1991-2001); singularidad de las ciudades españolas
- 09 Una propuesta original de tipología para las ciudades europeas
- 10 Calidad de vida en las ciudades: empleo, vivienda educación, salud y transporte
- 11 El poder de las administraciones municipales para afrontar los cambios
- 11 Las ciudades españolas en el informe; la oportunidad de crear una Auditoría Urbana de las ciudades de Castilla y León
- 11 Características generales de la Auditoría Urbana de Castilla y León

CAPÍTULO 1**13 SOBRE EL SISTEMA DE CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN**

- 15 Las ciudades de Castilla y León en el sistema urbano español: una introducción sintética
- 16 “Geometría territorial” de las ciudades de Castilla y León
- 20 Poblamiento de Castilla y León: ciudades pequeñas y amplios despoblados
- 22 Las ciudades en Castilla y León, entre “lo rural” y la “metropolización del territorio”
- 24 Dinamismo de las ciudades y núcleos urbanos: síntesis de fenómenos recientes

CAPÍTULO 2**29 CRECIMIENTO Y ESTANCAMIENTO EN LA EUROPA DE LAS CIUDADES**

- 31 Introducción
- 37 Factores que impulsan la expansión y contracción de las ciudades
- 39 Evolución de las ciudades de Europa: crecimiento y estancamiento
- 42 Conclusiones: población y cambio urbano

CAPÍTULO 3**43 LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES**

- 45 Relevancia del PIB de las ciudades
- 46 Las ciudades como centros de empleo
- 51 Especialización económica de las ciudades
- 53 El tamaño de la ciudad y las economías de escala
- 54 Los motores de la competitividad urbana
- 56 Tipologías de competitividad urbana
- 59 Polos en Transformación
- 60 Centros Industriales Modernos
- 63 Centros de Investigación
- 64 Centros de Visitantes
- 66 Centros Regionales de Mercado
- 68 Centros Regionales de Servicios Públicos
- 70 Ciudades Satélite
- 74 Un sistema de ciudades complejo y en busca de complementaridades

CAPÍTULO 4**77 LA VIDA EN LAS CIUDADES**

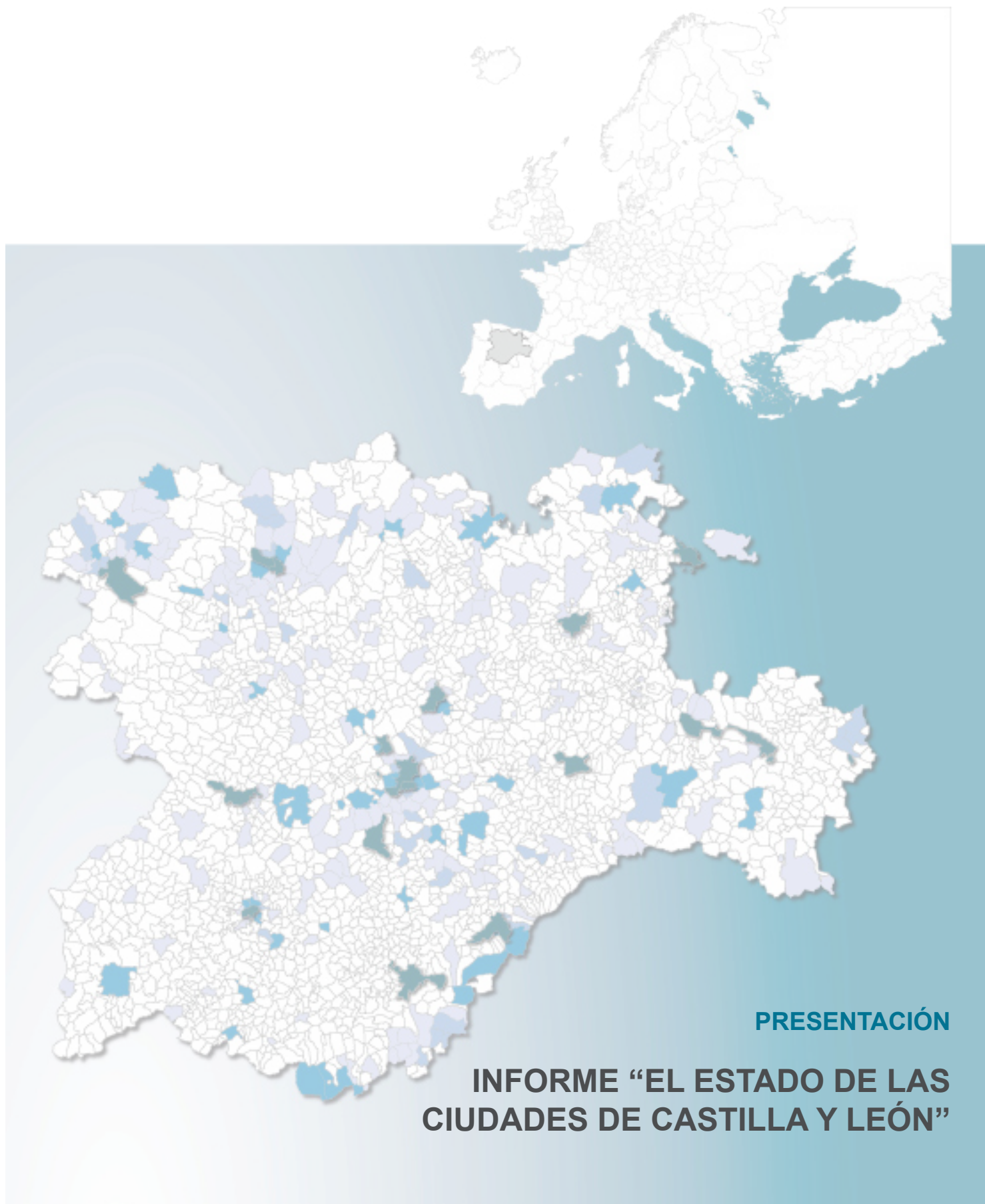
- 79 Introducción
- 79 Patrones de desempleo en las ciudades
- 79 Diferencias de desempleo en el interior de las regiones urbanas
- 86 Vivienda y densidad urbana
- 87 Dimensiones del espacio vital; tamaño de la vivienda en las ciudades europeas
- 89 Casa o piso
- 91 Vivienda en propiedad
- 93 Tamaño medio de los hogares
- 93 Perfil de los hogares unipersonales
- 95 Niños y sub-urbanización
- 96 Educación
- 97 ¿Dónde tiende a vivir la población con un alto nivel de educación?
- 100 ¿Son las ciudades lugares saludables para vivir?
- 100 Variaciones en la esperanza de vida
- 101 Desafíos ambientales - La calidad del aire
- 101 Transporte urbano
- 103 Variedad en las condiciones de la vida urbana

CAPÍTULO 5**105 GOBERNANDO CIUDADES**

- 107 ¿Hacia una clasificación del poder de las ciudades?
- 107 El tamaño importa
- 108 Las ciudades no son todas iguales
- 110 Cuestión de dinero
- 111 La clave de las diferencias: la responsabilidad local
- 113 El margen de maniobra de los gobiernos de las ciudades

ANEXO**115 LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: SÍNTESIS**

- 116 Perfiles de la morfología de las ciudades de Castilla y León: aproximación general
- 118 Ávila
- 124 Burgos
- 130 Aranda de Duero
- 136 Miranda de Ebro
- 142 León
- 148 San Andrés del Rabanedo
- 154 Ponferrada
- 160 Palencia
- 166 Salamanca
- 172 Segovia
- 178 Soria
- 184 Valladolid
- 190 Laguna de Duero
- 196 Medina del Campo
- 202 Zamora



PRESENTACIÓN

INFORME “EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN”

PRESENTACIÓN DEL INFORME “EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN”

Antonio Silván Rodríguez. Consejero de Fomento

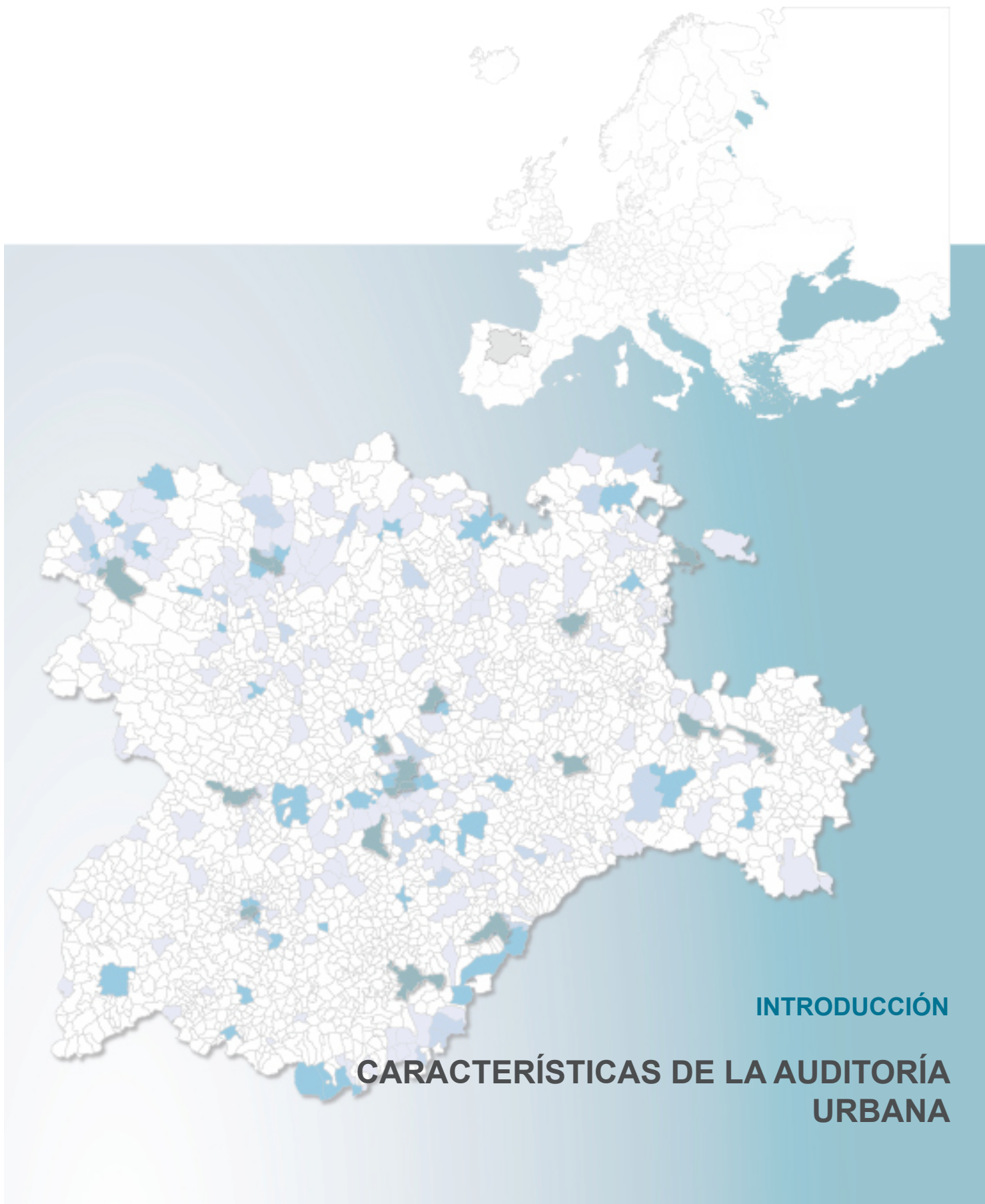
Castilla y León tiene sin duda la fortuna de contar con una rica red de ciudades, villas y pueblos, dotada de gran diversidad y donde los contrastes se reconocen con facilidad, a lo largo del amplio territorio que forman nuestras nueve Provincias. En esta red destacan los centros urbanos con más de 20.000 habitantes que, de acuerdo con el marco de rangos urbanos establecido por la legislación local en España, configuran el sistema de las mayores ciudades de la Comunidad Autónoma. Este sistema urbano inserto en la red de núcleos antes citada está formado por 15 ciudades que hoy acogen a casi 1,3 millones de habitantes, la mitad de la población de Castilla y León. Pero las ciudades no son sólo aglomeraciones de población, son el lugar que concentra empleos, empresas, instituciones al servicio de los ciudadanos de nuestra Comunidad, porque las ciudades son los motores de nuestra economía, como sucede en España y en Europa, en profunda relación con sus entornos regionales, una relación si cabe más estrecha en nuestra Comunidad, donde los medios rural y urbano se necesitan mutuamente y donde es imprescindible una interacción permanente entre los centros urbanos mayores, los centros intermedios, puerta de los servicios básicos, y los núcleos de población más pequeños. Por sus dimensiones y por la variedad de situaciones que están destinadas a acoger, las ciudades también son, deben serlo, motores del cambio fundado en el conocimiento y en la innovación y actores cruciales en el desafío que nuestra sociedad tiene para alcanzar un desarrollo cada vez más sostenible.

Todo ello nos lleva a la necesidad de conocer mejor nuestras ciudades, de profundizar en análisis que solemos hacer muchas veces con perspectivas sólo locales o atentos a aspectos sectoriales. La justificación del presente informe sobre el “Estado de las ciudades de Castilla y León” es precisamente esta, la de abordar los datos desde una perspectiva general, datos que son conocidos en cada caso, pero que desde una perspectiva comparada, capaz de ofrecer una información más homogénea, pueden ofrecer una visión interesante de conjunto. El informe sobre el “Estado de las ciudades de Castilla y León” no es, por lo tanto, un análisis específico de cada una de las ciudades de nuestra Comunidad, sino un estudio que las presenta como piezas de un mosaico colectivo, que sin eludir su complejidad, trata de fijarse a la vez en lo que tienen en común y en lo que las distingue. Establecer perfiles, destacar tendencias, detectar los rasgos más problemáticos y a la vez detectar oportunidades, es el resultado, a veces no explícito, de un esfuerzo que busca ser preciso pero sin precipitar todas las conclusiones, permitiendo que el lector lea, interprete y acabe elaborando sus propias ideas.

Ha sido clave en la metodología de este estudio su vinculación con el informe europeo denominado “The State of European Cities”, que se apoya en la Urban Audit. En este sentido este informe es resultado de una Auditoría Urbana de las ciudades de Castilla y León, trabajo estadístico y de recogida de información que está en la base de sus resultados, pero que tiene valor por sí mismo, el de ir configurando una base de datos que permita más adelante definir indicadores, detectar los cambios. Situar a las ciudades de nuestra Comunidad en el contexto de las ciudades de Europa no sólo nos permite encuadrar los fenómenos urbanos, verificando su correspondencia o no con tendencias generales y con procesos de amplio alcance. La metodología de referencia está dirigida a verificar la evolución de las ciudades para anticipar problemas críticos, teniendo en cuenta que es la calidad de vida de los ciudadanos el factor determinante. Nuestras ciudades comparten más de lo que a primera vista parece con otras ciudades europeas. Pero tanto el sistema urbano de Castilla y León como cada una de las ciudades que lo forman tienen su singularidades. Para ello este informe no sólo inserta nuestras ciudades en el sistema europeo, superado las diferencias de tamaño, sino que realiza sus propios análisis para dar cuenta de nuestra propia realidad urbana desde una información homogénea.

El informe sobre el “Estado de las ciudades de Castilla y León” utiliza por lo tanto la información disponible para comprender mejor la situación y ofrecer un instrumento de trabajo no solo a los responsables de decisiones locales y regionales, sino a todos los interesados en las ciudades, preocupados por su desarrollo futuro. No olvidemos que la principal preocupación de este trabajo es comparativa y que la propuesta de tipologías urbanas, basada en la del informe europeo, debe considerarse abierta, sólo útil para

encontrar otras ciudades con perfiles semejantes o complementarios y aprender de ello. Las ciudades de Castilla y León, de tamaño medio y pequeño en el contexto europeo, muestran vigor y atractivo. Es este panorama que acentúa los grandes rasgos emerge quizás, como lo más interesante, el gran potencial de complementariedad que existe entre nuestros centros urbanos. Cada ciudad tiene características muy definidas, pero las ciudades conviven y se relacionan. La interacción entre las ciudades de nuestra Comunidad puede generar interesantes sinergias e incluso moderar el efecto crítico de su falta de tamaño. Las ciudades no se comprenden sin el territorio en el que se localizan y en el que se han desarrollado. No debemos separar a la ciudad de la región en la que está inmersa, ni obviar su relación con otras ciudades y regiones. Nuestra Comunidad Autónoma puede funcionar como un todo, dónde las ventajas y fortalezas de cada ciudad, bases de su dinamismo social, de su economía y de su potencial de desarrollo, repercutan sobre el todo.



INTRODUCCIÓN

CARACTERÍSTICAS DE LA AUDITORÍA URBANA

INTRODUCCIÓN. CARACTERÍSTICAS DE LA AUDITORÍA URBANA

ANTECEDENTES: AUDITORIA URBANA E INFORME “ESTADO DE LAS CIUDADES EUROPEAS”

El informe “Estado de las ciudades europeas” fue redactado por la consultora británica ECOTEC Research and Consulting Ltd. (www.ecotec.com), en cooperación con dos consultoras nórdicas, NordRegio (www.nordregio.se) y Eurofutures (www.eurofutures.se), por encargo de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea.

El criterio de selección de las 18 ciudades españolas presentes en el informe fue el de ser capital de Comunidad Autónoma, salvo en los casos de Extremadura, donde se ha elegido Badajoz, y Andalucía, donde se ha añadido Málaga. Por ello hay ciudades importantes como Bilbao, La Coruña, Gijón o Vigo, que no están analizadas. En Castilla y León sólo se incluía Valladolid.

El presente informe parte de los resultados de un documento previo realizado para las ciudades europeas. Efectivamente, el informe denominado “Estado de las ciudades europeas”, publicado en Mayo de 2007, es un trabajo que compara 258 ciudades de la UE a partir de datos oficiales correspondientes a los periodos 1991, 1996 y 2001, de cada uno de los Estados miembros, fruto de la cooperación de sus Entes responsables de la estadística –como el INE– y coordinados por Eurostat. Estas 258 ciudades tenían 107 millones de habitantes en 2001, el 20% de la población de la UE. No se trata por lo tanto de datos recientes, que permitan detectar tendencias hoy emergentes; su valor es estructural y, tras el censo de 2011, ofrecerá una gran oportunidad comparativa si el trabajo se continúa.

El informe europeo utiliza la estadística convencional de modo imaginativo para comparar situaciones urbanas, proponiendo una tipología de ciudades original y creíble, con un esfuerzo singular por establecer el perfil del poder local en la toma de decisiones. Asimismo la Urban Audit, base del informe, planteaba la necesidad de una recogida periódica de información cuantitativa sobre la calidad de vida en las ciudades europeas, cada tres años, sobre demografía –evolución crecimiento, emigración...–, economía –PIB, actividad por sectores, empleo...– y rasgos sociales –educación, vivienda, participación ciudadana, infraestructuras ambientales, etc. Sería correcto reconocer que la principal preocupación de la UE es comparativa, por lo que hay una gran homogeneización de las realidades tratadas y un sesgo en la búsqueda de resultados marcado por los conceptos predefinidos de competitividad, cohesión social y sostenibilidad. Algunos expertos (por ejemplo A. Balducci en *“Urban Research & Practice”* Vol I, nº 3, 2008) han criticado la simplificación realizada por el informe, insistiendo en que los datos estadísticos no pueden dar cuenta de la complejidad de la ciudad contemporánea y exigiendo modelos más complejos, capaces de abordar la ciudad-región, aunque sin concretarlos. El propio informe reconoce las dificultades de comparar realidades urbanas tan diversas e insiste en las grandes diferencias entre ciudades. Sin embargo no es tan sencillo abordar un escenario tan amplio de ciudades si no se acude a una reducción de variables que deben ser homogéneas. Aquí sólo la estadística convencional ofrece una información comparable.

Nuestro informe para las ciudades de Castilla y León ha desarrollado, al hilo de lo anterior, un doble método de trabajo: por un lado se ha buscado la correcta inserción de la información sobre nuestras ciudades en el contexto urbano europeo, de cara a mostrar la realidad urbana regional en un marco comparado, pero, a la vez, se ha buscado un análisis más detallado, desde un trabajo específico, con el fin de caracterizar con más precisión cada una de las ciudades de nuestra Comunidad Autónoma (Anexo).

Estructura general del Informe europeo: una narración inteligente a través del análisis de datos estadísticos convencionales

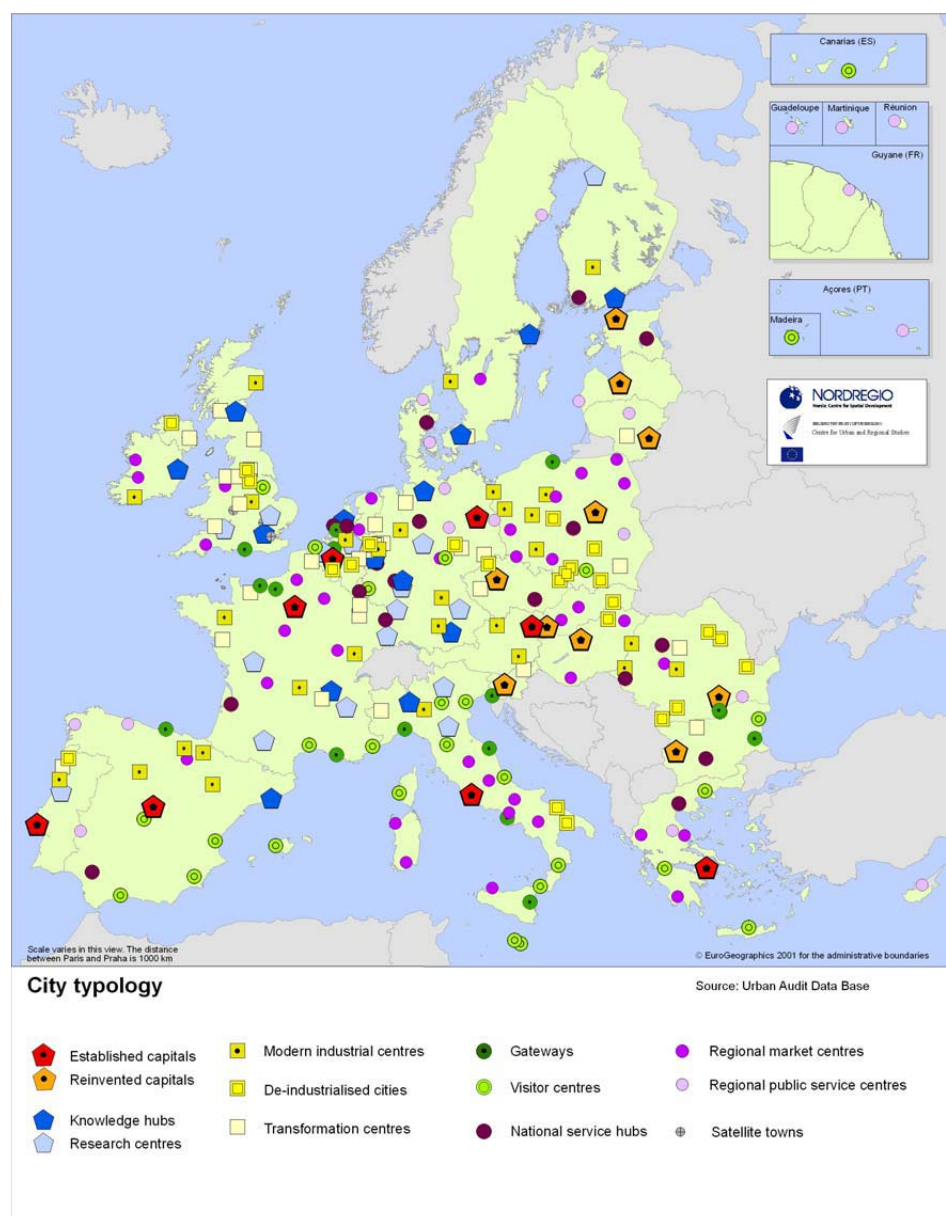
El Informe comienza con un “Executive Summary”, con 42 puntos, traducido al castellano. En una breve introducción se señalan las grandes ventajas –creatividad, tecnología, conectividad...–, y desventajas –desempleo, polución, carestía...– de las ciudades en un mundo cada vez más “urbano”. El informe reconoce el papel de las ciudades como laboratorios, espacios donde los cambios suceden primero y con más profundidad.

Se agrupan las ciudades por tamaños y por países, para cumplir sus objetivos de comparación. Es el panorama, los grandes rasgos de la perspectiva global, lo más interesante. Estamos ante un trabajo útil para acercarse a la complejidad de las ciudades que analiza los datos desde una amplia perspectiva. El estudio se organiza en cuatro grandes capítulos:

- Crecimiento y estancamiento de las ciudades de Europa. Se funda en la evolución natural de la población y en la presión migratoria, y busca patrones en la distribución territorial de las ciudades que crecen demográficamente y las que están estancadas.

- La competitividad de las ciudades. Evalúa factores convencionales de riqueza, como los derivados de la evolución del PIB y del empleo, y aborda el “patrón de Lisboa” para intentar “resolver el puzle” de la competitividad. La especialización económica de las ciudades, sus tamaños y su relación con sus entornos regionales sirven para establecer “tipos de ciudades”.
- Vivir en las ciudades. La calidad de vida en las ciudades busca detectar las singularidades de la vida urbana, que trata a partir de los datos de desempleo, claves de los posibles problemas de cohesión social, carácter de la vivienda, tamaño de los hogares, niveles educativos, transporte urbano, y se pregunta ¿son las ciudades lugares sanos para vivir?
- Gobernar ciudades. Hay un debate en curso sobre el gobierno urbano –governance. Hay situaciones muy diferentes, pero en el corazón del asunto está la cuestión de la responsabilidad local y el debate sobre el papel de lo local en el conjunto de las políticas públicas.

El Mapa que sigue permite, por un lado, verificar los centros analizados en la Auditoría Urbana y, por otro, comprobar la distribución de las tipologías de ciudades planteadas para Europa, sin duda uno de los aspectos más originales del trabajo.



El informe europeo indica: “Sin lugar a dudas, las ciudades son los motores del crecimiento económico en toda Europa. En prácticamente todos los países europeos, las zonas urbanas son los principales generadores de conocimiento e innovación, los núcleos de una economía mundial globalizadora... En las ciudades que cuentan con más de un millón de habitantes, las cifras del PIB son un 25 % superiores a las de la UE en su conjunto y un 40 % más elevadas que la media nacional correspondiente. La contribución de las ciudades a los niveles del PIB tiende a disminuir al tiempo que disminuye su tamaño”.

Tipología de ciudades, donde Valladolid aparece definida como un “modern industrial centre”. 2001

[Fuente: European Union - Regional Policy, State of European Cities Report - 2007]

Condiciones del crecimiento urbano (1991-2001); singularidad de las ciudades españolas.

¿Se contraen o se expanden las ciudades en Europa? El informe resumido recoge sintéticamente y con elocuencia:

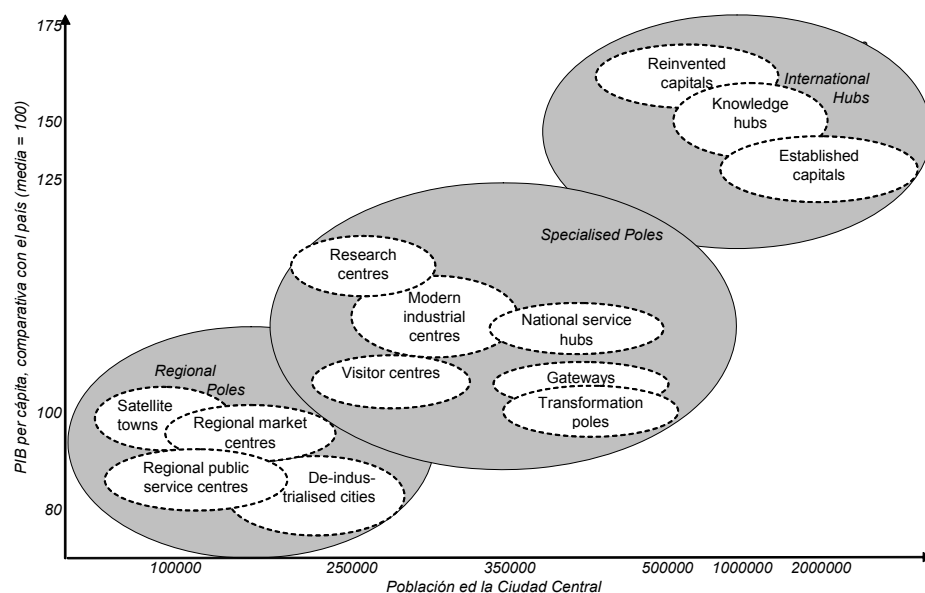
“En el periodo comprendido entre 1996 y 2001, un tercio de las ciudades creció a un ritmo superior al 0,2 % al año, otro tercio conservó estable su población (tasas de cambio demográfico que oscilan entre un -0,2 % y un 0,2 %) y otro tercio experimentó un marcado descenso de su población. Las tasas de crecimiento de la población más elevadas se registraron en España, donde algunas zonas urbanas experimentaron incrementos medios anuales del 2 % o superiores”. Hay que tener en cuenta que no se analiza sólo la población del municipio central, sino también de la del la ZUA –zona urbana amplia. El informe distingue procesos de urbanización, declive urbano, suburbanización y reurbanización.

Es evidente que a las ciudades les afecta su contexto demográfico regional; así, las ciudades más dinámicas son las insertas en contextos regionales dinámicos, mientras que las ciudades más pequeñas y en posición periférica son las que sufren mayor estancamiento. Los factores de crecimiento demográfico son la inmigración –que tiende a concentrarse en las grandes ciudades– y la existencia de una población más joven y fértil. El informe trata de indagar en el crecimiento de las ciudades desde las diferencias entre el corazón de la ciudad y sus barrios. En las ciudades mayores la tendencia generalizada es el “*sprawl*”, son las periferias las que más crecen –el disperso fundado en viviendas unifamiliares–, fenómeno reciente y muy fuerte en España.

Sin embargo el balance de la competitividad de las ciudades desvela grandes disparidades y muestra que las ciudades españolas medias, con las griegas y las del sur de Italia, están mal situadas, en comparación con las más competitivas del Norte y centro de Europa. Países como Reino Unido, Italia y Bélgica, que tienen ciudades bien y mal situadas, demuestran que hay ciudades pequeñas que pueden tener excelentes resultados. Salvo Madrid, las ciudades españolas tienen una competitividad débil –por ejemplo, Valladolid– o sólo cercana a la media.

Una propuesta original de tipología para las ciudades europeas.

Lo más original del informe es la tipología de ciudades que propone, de cara a ofrecer una visión cualificada de las ciudades y de su desarrollo urbano, útil para hacer comparaciones. Se utilizan los datos de la Auditoría Urbana de los núcleos urbanos centrales –no de las ZUA– y los criterios considerados están sobre todo asociados al tamaño, a la estructura y resultados económicos y a los factores de competitividad. El siguiente diagrama, construido sobre la relación básica entre PIB per cápita y tamaño demográfico de las ciudades, muestra la tipología urbana planteada, en la que las categorías propuestas se corresponden inicialmente con tres rangos urbanos: nodos internacionales, polos especializados y polos regionales.



Esquema que relaciona el tamaño urbano y el PIB per cápita, donde se despliega la tipología de ciudades propuesta. 2001

[Fuente: European Union - Regional Policy, State of European Cities Report - 2007]

El rango internacional está formado por núcleos mayores de 500.000 habitantes, y son las capitales establecidas –como Madrid–, los nodos de conocimiento –categoría original que incluye a Barcelona, y se distinguen por su creatividad– y las capitales reinventadas –motores de la transición en los países del Este.

El rango intermedio, formado por núcleos mayores de 250.000 habitantes, acoge a ciudades con un rol funcional por encima de lo estrictamente regional, en función de factores clave de su economía urbana, lo componen los núcleos nacionales de servicios –con función clave en los sistemas urbanos nacionales, como Sevilla en España–, los polos de transformación –centros con fuerte pasado industrial en transformación dinámica, como Bilbao–, ciudades portuarias –ciudades con infraestructuras portuarias como Santander–, centros industriales modernos –centros innovadores y exportadores tanto desde empresas multinacionales como locales, Valladolid, Zaragoza, Vitoria y Pamplona, en España–, centros de investigación –ciudades caracterizadas por la investigación y la educación superior, bien conectados a las redes internacionales, como Toulouse en Francia–, y centros de visitantes –centros sometidos a grandes flujos turísticos, como Toledo, Málaga, Murcia, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Valencia en España.

Por último, matizados por su perfil económico, aparecen los centros regionales, ciudades desindustrializadas, centros regionales de mercado –Logroño–, centros regionales de servicios públicos –Oviedo, Santiago y Badajoz– y ciudades satélite.

Calidad de vida en las ciudades: avanzando una lectura rápida.

Para estudiar “*qué tiene de excepcional vivir en las ciudades*” se utilizan indicadores que buscan dar una orientación sobre la calidad de vida, indicadores sobre empleo, vivienda, educación salud y transporte. Ello conduce a mostrar las grandes diferencias que existen entre las ciudades. Pero hay también diferencias “dentro de las ciudades”, evidentes en factores como el empleo. Por ejemplo, en España, Sevilla y Madrid muestran cómo el desempleo se concentra en las periferias urbanas.

En relación con la vivienda se habla de “*espacio vital por residente*”, muy variable, en algunas ciudades es casi tres veces superior al de otras. En más de treinta ciudades del Oeste de la UE el espacio vital medio por habitantes es superior a 40 m². Este indicador marca la diferencia entre Este y Oeste europeo. Como veremos, el 77% de los europeos habita en viviendas colectivas, y en torno al 50% son propietarios de sus viviendas. España es, con diferencia, el país con más vivienda en propiedad, con Portugal y los países del Este donde, tras la caída de los regímenes comunistas, se facilitó el acceso a las viviendas a sus inquilinos. Las viviendas colectivas y los alquileres se concentran en las ciudades centrales, mientras las periferias se caracterizan por viviendas unifamiliares y regímenes de propiedad –en muchos casos el doble que en el centro. Sin embargo en las principales ciudades europeas la tendencia hacia la propiedad aumenta.

En general y en cuanto a ocupación de las viviendas, los centros urbanos concentran los hogares de una persona –solteros, viudos, divorciados, jóvenes y ancianos... También, dice el informe, en casi todas las ciudades las familias con hijos, “*se ven mayoritariamente empujadas a la periferia de las ciudades, donde las viviendas son más amplias y a menudo más asequibles*”. En España es donde el crecimiento de estos hogares unipersonales (superior al 10%) ha sido el mayor de Europa.

En cuanto a la educación, las ciudades concentran las poblaciones con mayor nivel de instrucción de los respectivos países. La concentración de titulados universitarios desempeña un rol básico en el dinamismo de las ciudades. El contraste es que son éstos los que tienen más oportunidades y disfrutan más de las ventajas de la vida urbana, produciéndose una mayor diferencia con la población con menos recursos educativos, de manera que las ciudades tienen ante sí un verdadero desafío de cohesión social.

Factores como el transporte público son característicos de las ciudades, donde la calidad de vida no sólo depende de variables tangibles: “*los factores que determinan en mayor medida la salud de las personas, tanto ahora como en el pasado, son una combinación de estilo de vida, nivel económico y cuidados sanitarios*”.

El poder de las administraciones municipales para afrontar los cambios.

El informe busca delimitar el poder relativo de las administraciones municipales de cara a mostrar su capacidad para abordar desafíos económicos y sociales que les permita marcar la diferencia con autonomía. De los datos se detecta que las ciudades españolas tienen relativamente menos poder que otras ciudades europeas. Así, Valladolid aparece como una ciudad con poco poder. El poder de las ciudades depende de la estructura administrativa de cada Estado miembro, que influye en su autonomía, pero sobre todo se materializa en la disponibilidad de recursos económicos propios.

Las ciudades españolas en el informe europeo. La oportunidad de crear una Auditoría Urbana de las ciudades de Castilla y León.

La característica más destacada del informe europeo sobre las ciudades españolas es que son las que más han crecido en el periodo auditado. Un boom inmobiliario que se prolonga hasta el parón de 2008. Se caracterizan por contar con poblaciones envejecidas en las ciudades centrales, salvo en las grandes ciudades que, por la inmigración, son más jóvenes. La inmigración es, sin embargo, en España un fenómeno reciente: la población extranjera en las ciudades españolas es menor que en otros países, sobre todo Gran Bretaña, Francia y Alemania. Las grandes ciudades españolas como Madrid y Barcelona han acogido bien gran población inmigrante.

El PIB per cápita en las ciudades españolas se mantiene en la media, sin embargo Madrid y Murcia destacan por su incremento en el periodo, mientras Valladolid permanece en la media. El informe detecta en España la carestía-escasez de la vivienda como un problema crónico, a pesar del crecimiento. España es el país con más viviendas en propiedad y con mayor tamaño de los hogares, aunque su reducción –el cambio reciente– ha sido también el más rápido de Europa. El desempleo –factor que el informe utiliza para medir la cohesión social, que se concentra en las ciudades– es un tema preocupante en las ciudades de España, hoy sin duda acentuado. Todas las ciudades españolas analizadas tienen tasas de desempleo –en sus municipios centrales– mayores de la media nacional, que a su vez es la más alta de Europa Occidental (y con datos del 2001).

Por último, otro rasgo que destaca el informe de ciudades españolas es su proceso de suburbanización acelerado, mucho más reciente que en otros países. Sin embargo sólo las grandes ciudades plantean algunos problemas de salud. Nuestras ciudades son sanas, en relación a la media y en función de la esperanza de vida. El informe no cuenta apenas con datos de transporte de las ciudades españolas, pero el transporte público ha sido sobre todo, en España, patrimonio de las grandes ciudades. Por su competitividad –relacionada con el tamaño, el perfil económico y algunos factores como la innovación, capacidad emprendedora, talento y conectividad– entre las ciudades españolas sólo destacan Madrid y Barcelona, incluida esta última en la categoría más competitiva. Nuestras ciudades son menos competitivas que la media. Valladolid está incluida en un tipo competitivo, sin embargo está por debajo de otros centros del mismo perfil, como Vitoria o Zaragoza.

Tengamos en cuenta que, a pesar de que el “Informe sobre el estado de las ciudades” no puede profundizar demasiado en matices, su estudio comparativo es muy útil para detectar tendencias, problemas, diferencias... Por ello este informe es un ejemplo para el análisis de las ciudades de Castilla y León –los núcleos de población mayores de 20.000 habitantes. La Auditoría Urbana para Castilla y León, permitirá monitorizar las condiciones y dinámicas de las ciudades de la Comunidad Autónoma, apoyada en los censos y equilibrada con los datos disponibles cada 5 años. A todo ello se añade un interés metodológico, el de indagar sobre las ciudades medias y pequeñas, propias de nuestra comunidad y gran patrimonio Europeo, de cara a anticipar problemas críticos, base de cualquier estrategia de mejora o intervención en las ciudades.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA AUDITORÍA URBANA DE CASTILLA Y LEÓN.

Es imprescindible tener en cuenta el trabajo estadístico realizado. Se plantea reconsiderar el análisis de la “Auditoría Urbana Europea” y abarcar, en este caso, la realidad urbana de Castilla y León, recogiendo información sobre el conjunto de las ciudades mayores de 20.000 habitantes. Este proceso es resultado de una iniciativa equivalente a la coordinada por Eurostat, realizada inicialmente entre 2003 y 2004 bajo la denominación de “Primera Auditoría Urbana Europea”.

Los datos recopilados en esta Auditoría de las ciudades de la Comunidad se utilizan en el informe con el fin de establecer un balance similar al del informe europeo. Los objetivos han sido:

- Promover una Auditoría Urbana específica para Castilla y León, con indicadores que permitan monitorizar las condiciones y dinámicas de sus ciudades, a partir de la información disponible, homogénea con la presentada a nivel europeo.
- Ofrecer una herramienta que facilite oportunidades de comparación con el informe de la UE, apoyado en su metodología y con el fin de poder establecer los perfiles o modelos urbanos regionales y los factores de competitividad de nuestras ciudades.
- Ayudar a cumplir los objetivos de gobierno del territorio, habilitando una herramienta estadística que facilite un conocimiento eficiente sobre la evolución de las ciudades, detectando y anticipando situaciones concretas.

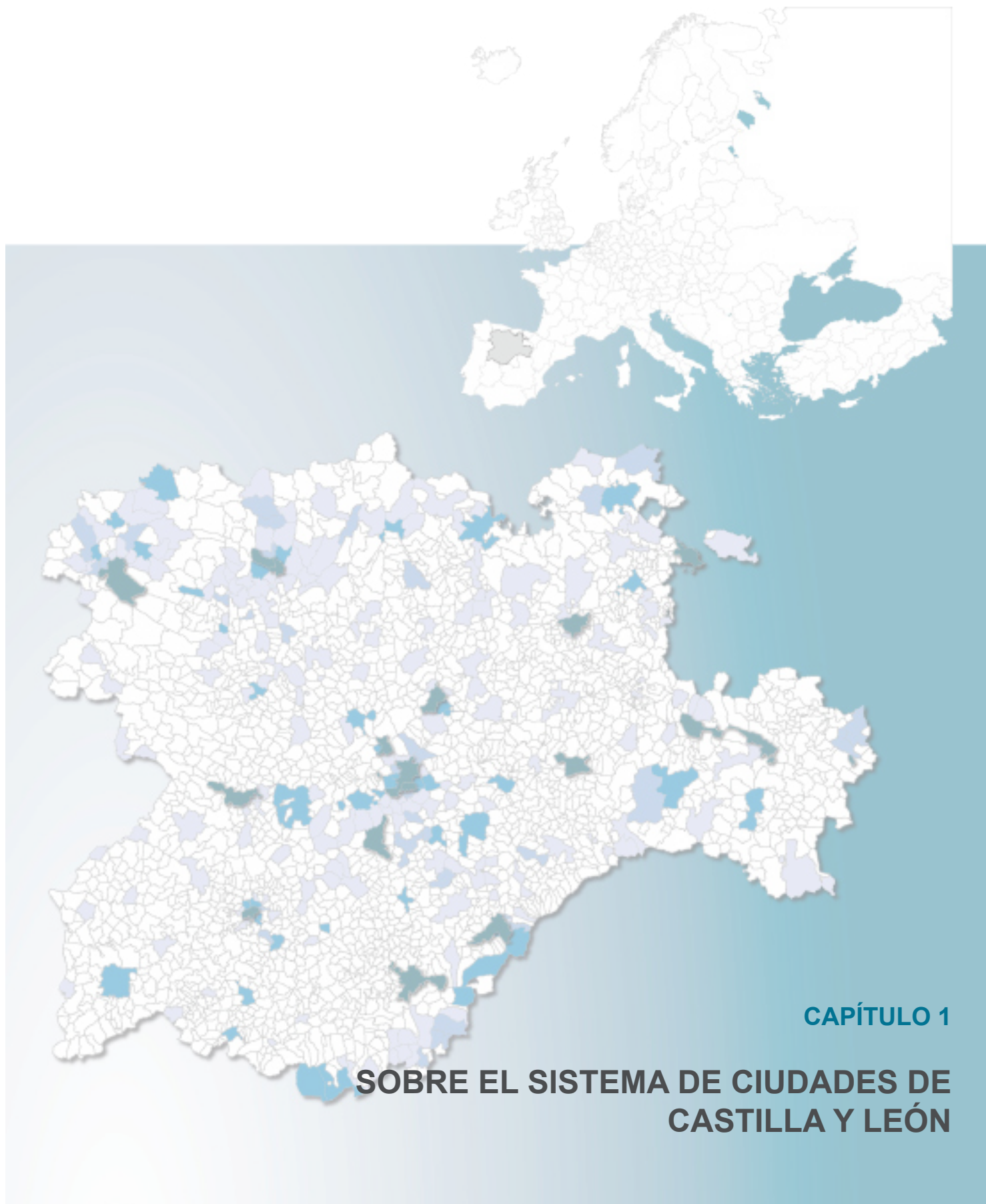
Para ello se ha diseñado una base de datos siguiendo la estructura establecida por la propia Urban Audit. Los datos de población recogen información relativa a su evolución, estructura y distribución tanto en lo que se denomina Ciudades Centrales, como en sus Zonas Urbanas Amplias (sólo para Valladolid, Burgos, León y Salamanca). Se recoge información también actualizada a 2008 sobre: nacionalidad, por la importancia de los procesos migratorios; estructura de los hogares, con datos obtenidos del Censo de Población de 2001; mercado de trabajo y desempleo, lo que ofrece una valiosa información sobre su estructura socioeconómica y sus posibilidades de evolución futura. Los datos sobre indicadores de renta, a partir de Producto Interior Bruto, ofrecen una información de capital importancia a la hora de implementar políticas de cohesión social, si bien se trata de información con carácter provincial. Los datos sobre vivienda derivan del Censo de Población, que si bien es muy amplia y precisa, peca en estos momentos de una evidente obsolescencia, ya que datan de 2001. Para dar respuesta al apartado de salud, la Auditoría toma como referencia aspectos como esperanza de vida, mortalidad, etc., datos que en el caso español existen solo a nivel provincial. Los indicadores relativos a niveles educativos y de formación de escolares que han completado ciclo educativo provienen fundamentalmente del Censo de Población y Viviendas de 2001. Las cuestiones relativas a la movilidad de la población son de especial interés, si bien y a nivel nacional, únicamente el Censo de Población de 2001 ofrece información al respecto.

De manera complementaria a lo anterior, se ha desarrollado una herramienta informática, diseñada para la consulta de las bases de datos correspondientes al desarrollo de la Auditoría Urbana de Castilla y León. La herramienta presenta dos formas de acceso; una pública que permite la consulta y elaboración de mapas temáticos a cualquier tipo de usuario, así como la posibilidad de realizar exportación de los resultados obtenidos a Microsoft Excel. El sistema además permite un acceso privado; mediante la autenticación del usuario, éste podrá realizar todas las tareas que permite el sistema público y además dispondrá de acciones que le permitirán mayores capacidades a la hora de realizar la consulta de datos, como son la posibilidad de crear diferentes tipos de filtros o la realización de formulas matemáticas que permiten al usuario crear nuevos indicadores a partir de los datos existentes, permitiendo obtener nuevos valores significativos.

El conjunto de la información estadística recogida con motivo de la realización del trabajo de la Auditoría Urbana de Castilla y León supone como novedad reunir en una misma base de datos toda la información homogénea disponible y actualizada, para analizar el perfil de las ciudades de la comunidad. La información se ha recopilado de muy diversas fuentes. En primer lugar del Censo de Población y Vivienda, así como de los Padrones de Población, la Estadística de Variaciones Residenciales o el Movimiento Natural de la Población, publicados por el Instituto Nacional de Estadística. También se han obtenido datos del Servicio Público de Empleo de Castilla y León, del Ministerio de Hacienda, de la Dirección General de Tráfico, de Camerdata, del Ministerio de la Vivienda, del Ministerio de Sanidad, del Instituto Nacional de la Seguridad Social, de AENA, de la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León, de la Agencia Estatal de Meteorología y del Consejo Superior de Deportes. Además, se ha contactado con cada uno de los quince mayores ayuntamientos, con el fin de obtener información municipalizada proveniente de las agendas 21, relativa a medioambiente y a cuestiones de movilidad, con el fin de completar estadísticas generales.

Con todo ello, la información se ofrece desde una única base de datos codificada y estructurada, para que se pueda consultar de una forma fácil y convertir sus resultados a tablas y mapas.

La Dirección General de Vivienda y Arquitectura encarga a la empresa CyLSTAT, por procedimiento concursal, la "Elaboración de una Auditoría Urbana sobre el estado de las ciudades de Castilla y León" (ref. 7-SP-08/007). En este estudio colabora el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. El presente documento deriva del trabajo realizado en dicho estudio.



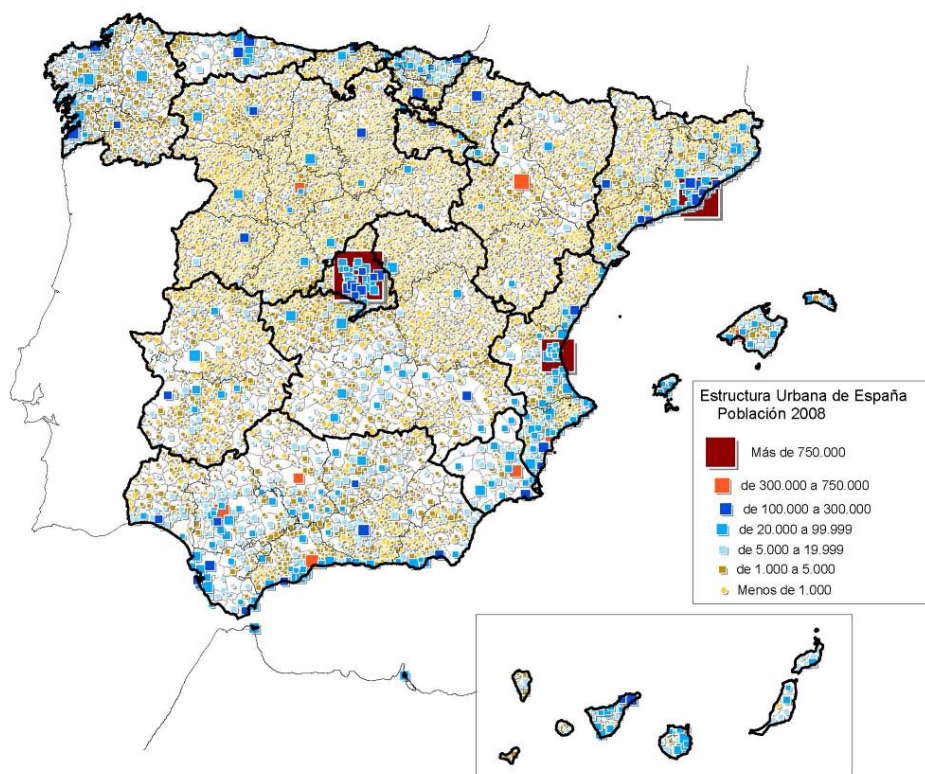
CAPÍTULO 1

SOBRE EL SISTEMA DE CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN

CAPÍTULO 1: SOBRE EL SISTEMA DE CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN

LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN EN EL SISTEMA URBANO ESPAÑOL: UNA INTRODUCCIÓN SINTÉTICA

La Comunidad Autónoma de Castilla y León, por su posición y tamaño, es imprescindible para comprender el cuadrante noroeste de la Península Ibérica, donde destacan las ciudades más relevantes de la región. En el sistema de ciudades español, caracterizado por la dualidad de una metrópolis central y una periferia muy urbanizada, las ciudades de Castilla y León se perfilan como centros de tamaño medio y pequeño, salvo Valladolid, que con Zaragoza y Córdoba son las únicas ciudades interiores que destacan. En 2008 Valladolid cuenta con 318.461, habitantes, siendo el 13er municipio más poblado de España, reconocido por diferentes estudios como espacio metropolitano en formación, con un alfoz que supera los 400.000 habitantes. Burgos, con 177.879, habitantes es la segunda ciudad de la Comunidad, aunque con un alfoz apenas poblado. Salamanca cuenta con 155.740, habitantes y León con 135.119, habitantes, aunque su alfoz es más relevante (San Andrés del Rabanedo supera los 30.000 habitantes). Estamos ante ciudades que por tamaño ocupan, en 2008, la posición 37, la 41 y la 47 en el sistema urbano español.



Sistema urbano español, donde el sistema urbano de Castilla y León se configura como un sistema interior de ciudades medias y pequeñas.

Entre el año 1981 y el 2008 las ciudades de Castilla y León crecieron, con las excepciones de Salamanca, que perdió un 6,81% de su población y Valladolid, que disminuye un 3,56%. En este periodo, con saldo positivo, está León, con un 3,04%, aunque la que más crece, con un abrumador 236,03%, es Laguna de Duero, seguida a distancia por San Andrés del Rabanedo, con un crecimiento del 64,37%, y por Ávila, con un 34,52%.

El crecimiento de San Andrés del Rabanedo y de Laguna de Duero, ciudades satélite de León y Valladolid respectivamente, confirma los datos de la AU de muchas Ciudades Centrales con Zona Urbana Amplia (ZUA), que han perdido habitantes en beneficio de su alfoz. Laguna de Duero pasó, en la clasificación por tamaño de las ciudades españolas, del puesto 821 en el año 1981, con 6.393 habitantes, al puesto 349, con 21.483 habitantes en el año 2008. Avanzó 463 puestos, mientras que Valladolid, en el mismo periodo, perdió 4, desde la novena ciudad española por tamaño en 1981 hasta la decimotercera posición del 2008. Igualmente, San Andrés del Rabanedo ganó 40 puestos entre esos años, subiendo del puesto 281 al 241, frente a los 7 perdidos por León, del 40 al 47.

San Andrés y Laguna son las únicas ciudades de Castilla y León, dentro de las estudiadas por la Auditoría Urbana, que han ascendido en esta clasificación. El resto, sin excepción, han perdido posiciones. Salamanca, la ciudad que más porcentaje de habitantes perdió, descendió 12 puestos, del 29 al 41, y pasó de ser la segunda capital más grande de la comunidad, por detrás de Valladolid, a la tercera, por detrás de Burgos. Esta última, aún teniendo un crecimiento del 13,69%, ha perdido 4 puestos en la clasificación nacional, pasando del 33 al 37.

Medina del Campo, con un crecimiento en este periodo 1981-2008 del 10,49%, perdió 90 posiciones, siendo esta la mayor caída de toda la Comunidad. En estos años sólo ha ganado 2000 habitantes. La siguiente que más pérdidas ha sufrido es Aranda de Duero, con un crecimiento del 17,6%, por encima de la media de la comunidad, que no ha sido suficiente para evitar el descenso en la clasificación de 50 puestos, del 167 al 217. Una bajada similar a los 43 puestos de Miranda de Ebro, desde el 129 al 172, a pesar de tener un crecimiento en su población del 7,54%.

Soria, la capital más pequeña de la comunidad, bajó del puesto 144 al 175, también a pesar de tener un crecimiento relativamente alto en el periodo, del 21,97%. Segovia descendió los mismos 31 puestos, del 96 al 127, con un crecimiento del 6,8%. Ávila que aumentó su población en un 34,52%, el tercer mayor porcentaje de la Comunidad, descendió no obstante del puesto 119 al 128 en el sistema urbano español, nueve puestos que la sitúan en el año 2008 justo por debajo de Segovia en el ranking nacional.

Palencia es, y era, la quinta ciudad por tamaño de Castilla y León, con 82.626 habitantes. Su crecimiento entre el año 1981 y el 2008 fue del 11,53%, pero en la clasificación nacional perdió 12 puestos. Ponferrada, con un crecimiento del 29%, perdió 5 (del 98 al 103), y Zamora perdió 25 puestos, del 79 al 104, a pesar de su crecimiento positivo del 11,61%.

De estos datos se pueden sacar algunas conclusiones claras. La primera, el espectacular crecimiento de las ciudades satélite, San Andrés del Rabanedo y Laguna de Duero. En segundo lugar, el estancamiento, o incluso pérdida de habitantes, de las cuatro mayores capitales, que además son las cuatro ciudades que tienen un alfoz desarrollado. No obstante, Valladolid, Burgos, Salamanca y León no descienden demasiado en la clasificación nacional, y el crecimiento de su zona urbana suaviza el efecto de pérdida de población, anclando su peso funcional. Las ciudades intermedias, que tienen entre 50.000 y 100.000 habitantes, presentan situaciones diferentes. Ponferrada y Ávila más o menos se mantienen, pero Zamora y Segovia pierden bastantes puestos. Ávila y Segovia, ciudades que en 1981 tenían más de 10.000 habitantes de diferencia, hoy tienden a converger, aunque por debajo de su posición comparativa en el sistema urbano nacional. Ambas ciudades se encuentran dentro del radio de influencia de Madrid, pero mientras Ávila crece con relativa intensidad, Segovia permanece estancada. Aquí el comportamiento demográfico de la ciudad depende de su entorno inmediato, que en el caso de Segovia se caracteriza por un mayor dinamismo demográfico, contrapeso de la evolución de la capital, aparentemente negativa, y sin duda dependiente de su proximidad con Madrid.

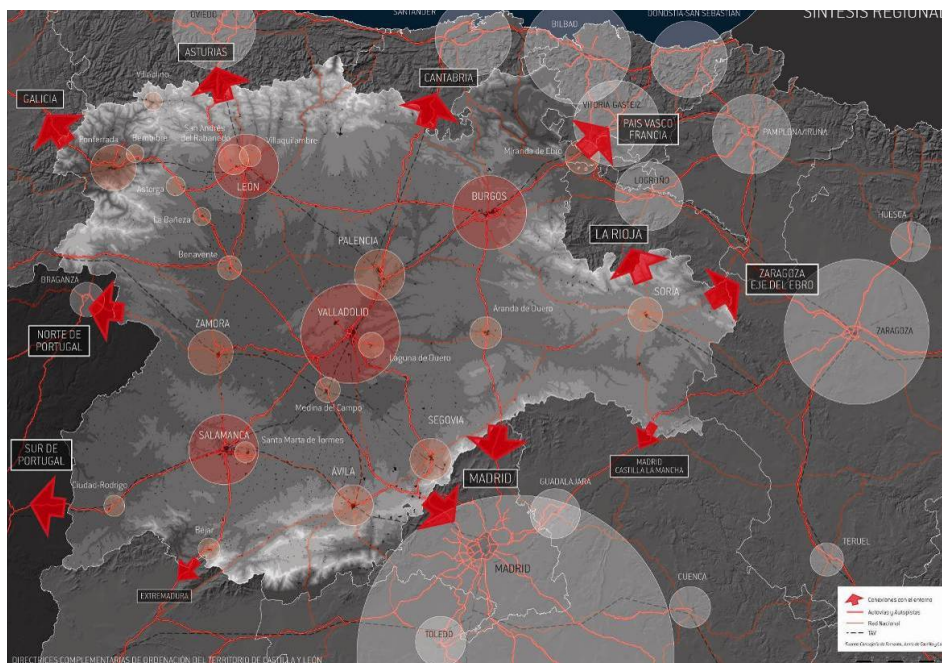
Las mayores pérdidas de posición en la lista nacional de centros urbanos se han dado en las ciudades pequeñas, de menos de 50.000 habitantes (salvo las ciudades satélite, San Andrés y Laguna). Son ciudades, que tienen un crecimiento en general superior al de las ciudades mayores de la Comunidad, con una industria relativamente bien desarrollada, vinculada a planes regionales o incluso nacionales, pero que no han podido competir en crecimiento con otras ciudades españolas, más dinámicas por razones muy dispares. Así, además de algunos centros turísticos, las ciudades pequeñas y medianas que más han crecido en España pertenecen a entornos metropolitanos muy consolidados, como Madrid, Barcelona y Valencia, o han sufrido cambios singulares, como Mérida, nueva capital regional, entre otras.

“Geometría territorial” de las ciudades de Castilla y León.

El sistema urbano de Castilla y León se caracteriza por su organización articulada en el territorio, lo que nos indica una correspondencia precisa entre las formas del territorio regional (montañas, riberas y llanuras centrales) y el sistema urbano, claves de su geometría. Con una distribución espacial relativamente homogénea, las ciudades medias y pequeñas se disponen con cierto equilibrio en el territorio regional. Ello se corresponde con la organización de las ocho provincias de borde alrededor de la provincia de Valladolid,

que ocupa el espacio interior y carece de fronteras con otras comunidades. Esta provincia articula un espacio central en el que se cruzan los dos corredores más dinámicos, hoy definidos por la A-6 (Madrid-Galicia) y por la E-80 (Lisboa-Francia). Se configura así un espacio urbano estructurado por un tetraedro virtual, de base triangular, con vértice en Valladolid y extremos en Burgos, León y Salamanca, con gran potencialidad para articular el espacio regional.

El resto de las ciudades medias y pequeñas permanecen próximas a estos cuatro centros principales, estableciendo en muchos casos vínculos entre el espacio central de la Comunidad Autónoma y los espacios de sus bordes. Efectivamente, otra de las características del sistema urbano regional es su interacción con un sinnúmero de ciudades en sus bordes, algo que da cuenta de la integración del territorio en espacios más amplios (Nordeste Ibérico, Arco Atlántico...). Son relaciones muy consolidadas: las de Burgos con Bilbao, Vitoria o Logroño, siempre pasando por Miranda; de León con el Área Urbana Central Asturiana (Oviedo, Gijón, Avilés); de Ponferrada con Lugo y Orense; de Ávila y Segovia, e incluso de Valladolid (acentuada con el AVE) con Madrid; de Palencia con Santander; de Zamora con Braganza y Vila Real; de Salamanca con Cáceres, por La Plata; de Soria con Zaragoza... Un potencial real de interacciones que se constituye como primer recurso del sistema urbano regional.



Principales Ciudades de Castilla y León, en su contexto ibérico, con una geometría que establece sus interacciones básicas asociadas a los corredores de transporte y su relación los centros urbanos periféricos—en otras CA. 2009

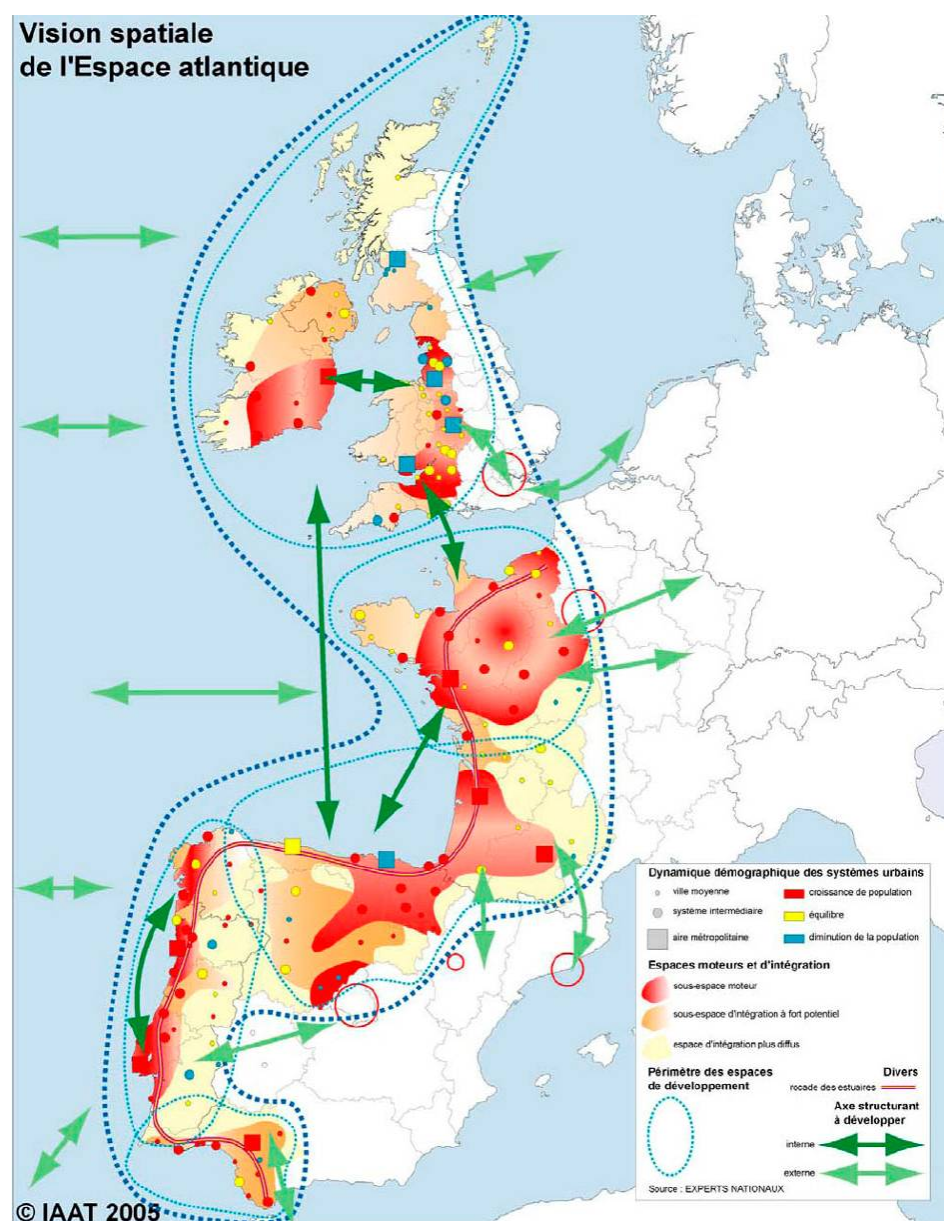
Así para abordar el sistema urbano de Castilla y León es preciso tener una doble perspectiva, hacia dentro y hacia fuera, que permita pensar siempre en las ciudades como es espacios nodales abiertos y relacionados con en el territorio, desde sus complejidades.

La primera perspectiva, hacia afuera, es la que ha de situar e insertar a las ciudades de la Comunidad Autónoma no sólo en España, sino en un contexto amplio, en Europa. Las ciudades no permanecen aisladas, algo que los actores locales más dinámicos demuestran día a día. Por ello si la Comunidad refuerza sus relaciones con Portugal, el esquema “oficial” del sistema urbano del Arco Atlántico encontrará un nuevo perfil.

En segundo lugar está la perspectiva hacia adentro. Las ciudades de Castilla y León son los nodos que estructuran el espacio regional, desde donde se establecen las relaciones de intercambio, producción y consumo, pero también de servicio al territorio, donde se establecen los vínculos entre lo urbano y lo rural. Por ello es imprescindible considerar la urdimbre de municipios que configuran la Comunidad Autónoma y sus singularidades hoy. Pensemos en cómo se distribuye la población en el territorio. El contraste entre los espacios urbanos densos y los espacios rurales menos densos adquiere en la actualidad sus propios perfiles, con características de un gradiente impreciso establecido por amplios “territorios intermedios”. Son tanto los espacios que rodean a las ciudades y

villas, espacios motores de la vida local cuando son más dinámicos porque concentran actividad, como espacios menos poblados, con propiedades y funciones clave en el metabolismo regional. Y son estos espacios los que permiten establecer la transición hacia otros espacios menos dinámicos pero imprescindibles, por sus valores y recursos. El mosaico de la población, su distribución amplia, nos habla de una región que puede pensarse complejamente “hacia adentro”.

Por último, es imprescindible tener en cuenta que la perspectiva sistémica es la única capaz de fundar un discurso coherente sobre el territorio. Europa es un territorio de ciudades, y su riqueza no sólo depende de las ciudades como Londres o Madrid, Milán o Barcelona. El conjunto de las ciudades europeas es el que dota a Europa de su riqueza inigualable, mirando hacia el pasado –una Historia fundada en lugares– y mirando hacia el futuro. Para ello necesitamos pensar en el resto de las ciudades mayores de 100.000 habitantes, en Burgos, Salamanca y León, pero también en las más pequeñas.

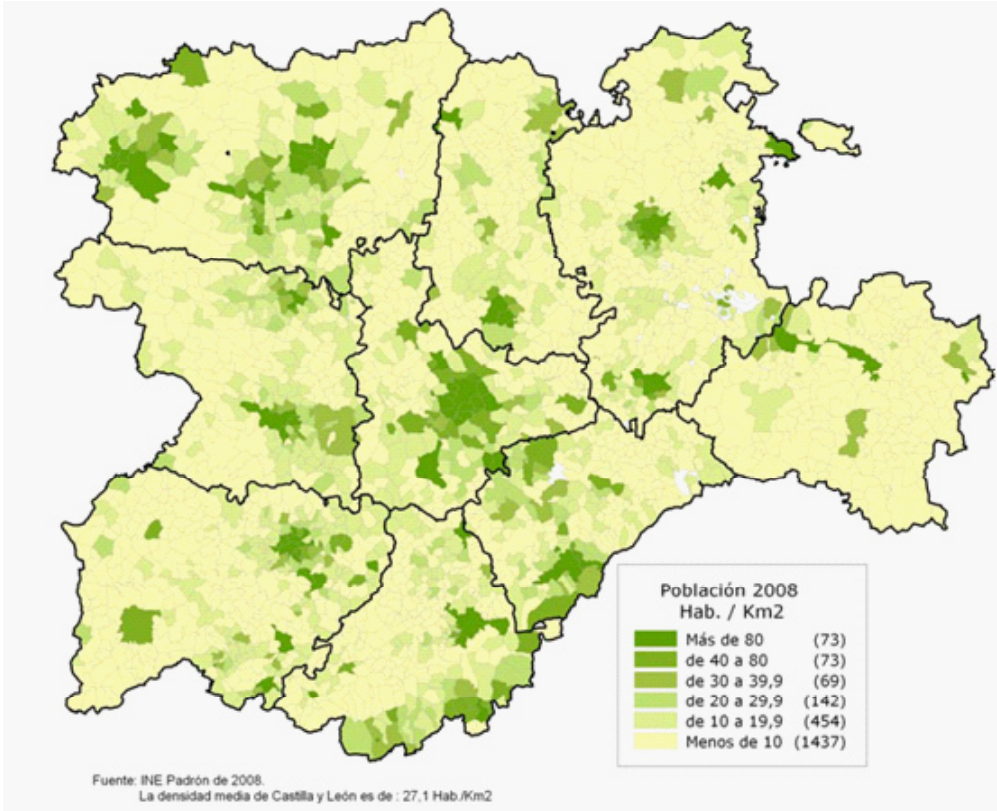


Las ciudades de Castilla y León en el Arco Atlántico: influencia de Madrid, del corredor hacia Francia, debilidad de la relación con Portugal, etc.

En Castilla y León es claro que son las ciudades pequeñas las que más han crecido en los últimos años, con datos en general bastante superiores a los de las ciudades de más de 100.000 habitantes (Valladolid, Burgos, Salamanca y León). Con ello se puede intuir que estas ciudades son las que se están convirtiendo en factores fundamentales de la estructuración de un territorio que, por otra parte, pierde población en sus zonas

rurales. En este sentido, es fundamental tener muy en cuenta las ciudades pequeñas que se encuentran como nodos fundamentales en la articulación de los corredores de comunicación que atraviesan la Comunidad, o como vínculos con otras regiones, y que no han entrado en la Auditoría, como Ciudad Rodrigo, Béjar, La Bañeza o Benavente.

Densidad de los municipios de Castilla y León en 2008 y listado de los municipios mayores de 20.000 habitantes, que son los que configuran el sistema urbano de Castilla y León



Crecimiento, población y densidad de los municipios de Castilla y León, entre los años 1981 y 2008

[Fuente: Datos INE. Elaboración IUU]

MUNICIPIO	DATOS DE POBLACIÓN										
	1950	1960	1970	1981	PORCENTAJE CRECIMIENTO 1950-1981	1991	2001	2008	PORCENTAJE CRECIMIENTO 1981-2008	Km²	DENSIDAD hab/Km²
Ávila	22.577	26.807	30.983	41.735	84,86	49.868	47.967	56.144	12,59	231	243,05
Burgos	74.063	82.177	119.915	156.449	111,24	169.111	166.251	177.879	5,18	107	1662,42
Aranda de Duero	10.393	13.454	18.369	27.598	165,54	29.446	29.999	32.460	10,24	127	255,59
Miranda de Ebro	18.094	27.881	33.905	36.812	103,45	37.197	35.470	39.589	6,43	101	391,97
León	59.549	73.483	105.235	131.134	120,21	147.625	137.384	135.119	-8,47	39	3464,59
San Andrés del Rabanedo	6.045	7.680	13.806	18.383	204,10	21.643	24.816	30.217	39,62	65	464,88
Ponferrada	23.773	37.053	45.257	52.499	120,83	59.702	63.233	67.969	13,85	283	240,17
Palencia	41.769	48.216	58.370	74.080	77,36	81.988	80.836	82.626	0,78	95	869,75
Salamanca	80.239	90.498	125.220	167.131	108,29	186.322	158.523	155.740	-16,41	39	3993,33
Segovia	29.568	33.360	41.880	53.237	80,05	57.617	54.039	56.858	-1,32	164	346,70
Soria	16.878	19.301	25.030	32.039	89,83	35.540	34.640	39.078	9,95	272	143,67
Valladolid	124.212	151.807	236.341	330.242	165,87	345.891	318.293	318.461	-7,93	197	1616,55
Laguna de Duero	1.994	2.912	3.405	6.393	220,61	11.625	17.811	21.483	84,80	29	740,79
Medina del Campo	14.288	14.327	16.528	19.237	34,64	20.499	20.029	21.256	3,69	153	138,93
Zamora	38.320	42.060	49.029	59.734	55,88	68.202	65.633	66.672	-2,24	149	447,46

Poblamiento de Castilla y León: ciudades pequeñas y amplios despoblados.

Como es bien sabido, las tierras de Castilla y León se extienden sobre 94.225 Km² del espacio interior del cuarto Noroeste de la Península Ibérica, con una población de poco más de 2,5 millones de habitantes (2.557.330, habitantes en el padrón de 2008). Si la densidad media de población española es de 91,1 hab./km², la de Castilla y León es de 27,2 hab./Km² –el 6'6% de la población española sobre el 18'76% de su territorio.

En contraste con esta baja densidad, el territorio regional está estructurado por un rico poblamiento, formado por un complejo sistema de ciudades, villas y pueblos en gran medida ya configurado en la Baja Edad Media. Ello ofrece una gran diversidad de situaciones y facilita que la población se distribuya de manera heterogénea en un territorio muy amplio. Estos 27,2 habitantes por km² están repartidos en unas 6.500 localidades, 2.247 municipios y 9 provincias, con incrementos progresivos de la densidad en los municipios mayores de 5000 habitantes, en los entornos de las ciudades y en algunas pocas zonas rururbanas, como el Bierzo o el valle del Tiétar.

No se puede comprender el sistema de ciudades de Castilla y León sin abordar la intensa relación que existe en la Comunidad entre ciudad y campo, una relación fundada en ese universo de localidades, casi siempre pequeñas, que pueblan el territorio. Los diagnósticos territoriales tienden a destacar la debilidad de los núcleos urbanos de la Comunidad Autónoma, su falta de tamaño y, como consecuencia, su limitado pulso económico. Es evidente que la dispersión demográfica en pequeños núcleos dificulta la creación de demandas mínimas y que la frágil implantación industrial en muchas de las ciudades de la Comunidad frena la creación de servicios asociados. El factor tamaño se configura como un problema difícil de abordar y se produce al lado de una preocupación profunda por el “despoblamiento” que afecta a amplios espacios del territorio regional. En 1940 las 9 provincias que hoy configuran la Comunidad Autónoma contaban con 2.694.347 habitantes (INE, población de hecho), por lo tanto con 137.017 habitantes más que los que recoge el padrón de 2008. Es verdad que la emigración no sólo se dirigió hacia otras regiones, sino también hacia nuestras ciudades. Sin embargo es evidente que los efectos en el territorio rural –pequeñas ciudades, pero sobre todo villas y pueblos– son brutales y han creado una situación difícil de administrar.

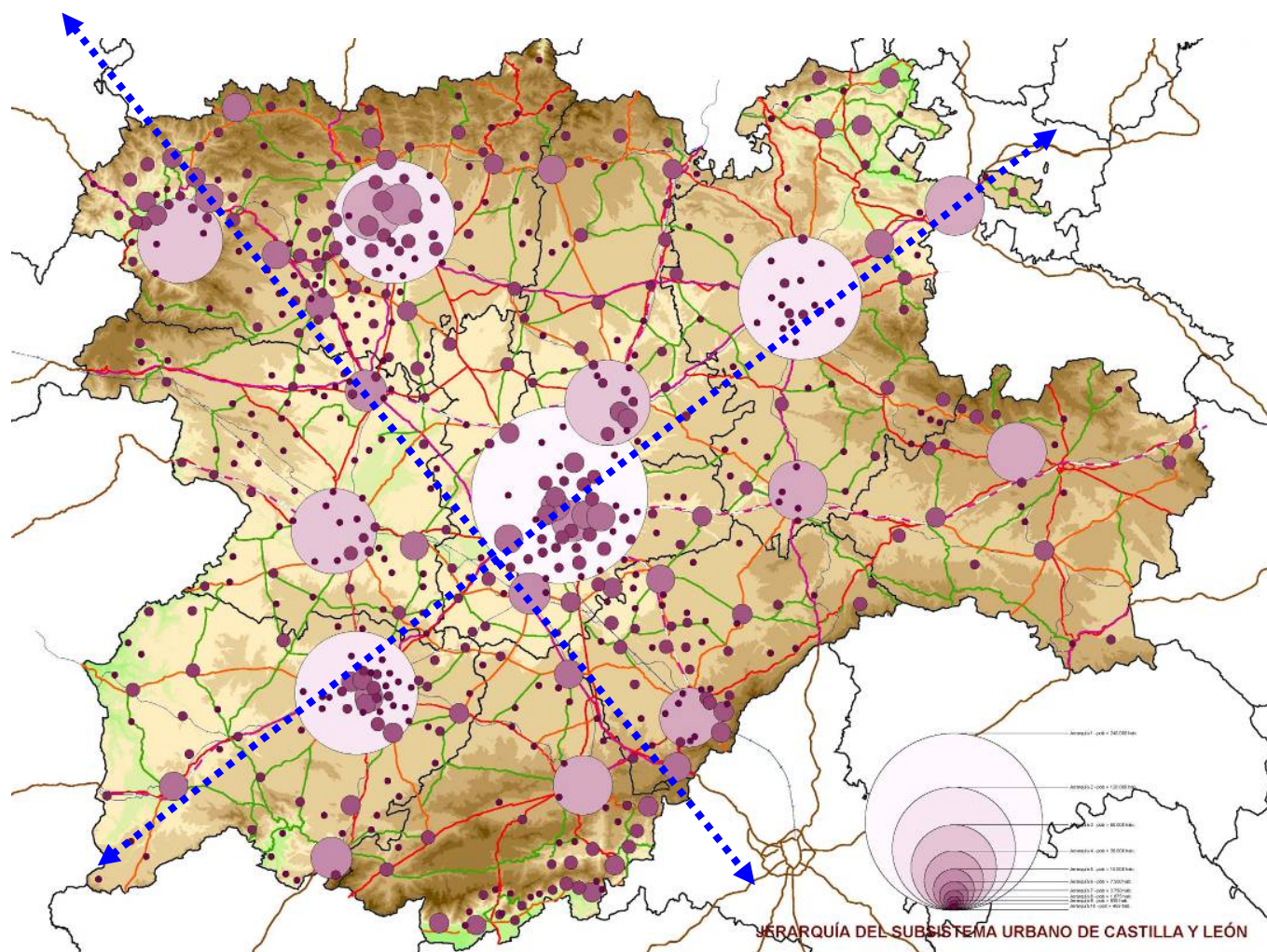
El ritmo de la despoblación se ha ralentizado con claridad en los últimos años. En ello ha influido tanto la consolidación del Estado Autonómico como una inversión pública sin precedentes en infraestructuras de comunicación y en servicios públicos, incluso en entornos rurales poco poblados.

A pesar de ello, factores como el envejecimiento de la población en los pequeños municipios o la inestabilidad de las políticas agropecuarias generan gran incertidumbre en el medio rural. Los demógrafos de la región insisten además en la pérdida de población joven y en una debilidad del crecimiento vegetativo que la inmigración apenas mitiga. Es por ello que parecen necesarios nuevos enfoques de los recursos locales, refundando su atractivo no sólo para las actividades ligadas al turismo, sino para acciones productivas arraigadas en los entornos rurales y en la revalorización de los potenciales regionales. En ello han de participar tanto las ciudades como los municipios menores.

La despoblación ha tenido consecuencias en los usos del suelo, sobre todo en los territorios del borde Norte y Oeste de la Comunidad, espacios de montaña y piedemontes como la Montaña Cantábrica Central, La Cabrera, las tierras altas de Soria o las comarcas fronterizas como Sayago y Aliste, con la disminución de la presión antrópica sobre el medio físico. En amplios espacios se recupera el medio natural de forma irregular y como consecuencia del abandono de las actividades tradicionales. A la vez se acentúan algunos riesgos y crece la incertidumbre sobre la conservación de los paisajes, de su riqueza y variedad. Estamos tanto ante una oportunidad como ante un desafío.

El patrimonio natural es inmenso. Un cuarto del territorio de Castilla y León está incluido en la Red Natura, por sus valiosas condiciones de flora y fauna, indicadores claros de la calidad del paisaje regional. Se trata de un paisaje profundamente humanizado, donde incluso los espacios naturales más valiosos han estado durante siglos profundamente ligados a las formas de habitar el territorio y a sus economías. Paisajes en los que el patrimonio cultural ha ido configurándose en estrecha relación con las ciudades y pueblos, configurando una rica red de centros históricos, entre los que sobresalen los 120 Conjuntos Históricos, incoados o declarados, con varios espacios declarados Patrimonio

Mundial por la UNESCO. Esta red de ciudades y pueblos, con valores histórico artísticos sobresalientes, es fundamental para comprender la riqueza del patrimonio natural y cultural de la Comunidad y nuclear en el poblamiento castellano y leonés.



Polifonía de los principales Núcleos de Población en Castilla y León, su diversidad de situaciones y relevancia tanto de las 15 ciudades-municipios con más de 20.000 habitantes como de los municipios mayores de 5.000 habitantes - umbrales poblacionales en la Ley de Bases de Régimen Local. En torno a los dos principales corredores de transporte se concentra la "realidad urbana" de la Comunidad.

Jerarquía del sistema de ciudades de Castilla y León. 2009

[Fuente: INE Padrón de población 2008]

Así, "el campo", con sus estructuras agrarias y ganaderas en permanente tensión transformadora, marca el perfil económico de la Comunidad Autónoma, por el peso relevante del sector agrario en el P.I.B. regional y con un 8,2% de ocupados en el mismo. Recordemos que un 20 % de la población vive en municipios con menos de 1.000 habitantes. Como contraste "la industria", con algunas sombras como la difícil situación de los restos del sector minero en el norte de la Comunidad, se ha comportado con cierto dinamismo en el último decenio. La actividad industrial, concentrada en los centros urbanos, se está activando en algunos entornos rurales capaces de potenciar productos locales, como en los sectores vitivinícolas de Toro y Ribera de Duero, los embutidos en torno a Guijuelo o Carbonero, diversificados en El Bierzo. Sin embargo sólo algunas ciudades tienen un marcado perfil industrial, configurándose el corredor Valladolid-Palencia como el corazón productivo regional, al lado de Ponferrada, con su entorno berciano, y Burgos.

Este es el territorio que vive el sistema de ciudades de Castilla y León, caracterizado por tres factores: estar formado por ciudades de pequeño tamaño si se compara con gran parte de las regiones de Europa meridional y central; la gran distancia que separa los núcleos de población mayores de sus pares contiguos (en torno a los 100 km, salvo Valladolid y Palencia); y la debilidad en la secuencia de rango-tamaño en el territorio, con carencias importantes en los rangos intermedios.

Efectivamente, sólo el 11 % de la población vive en municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes, el 20% de la población si consideramos los que viven en municipios entre 2.000 y 20.000 habitantes. Y es que una de las singularidades de la Comunidad es la

un 33% más de suelo, sin apenas incremento demográfico. Es un porcentaje relevante si tenemos en cuenta que es mayor que la media española, el 29,5%. Ahora bien, en 2000, las “superficies artificiales” sólo constituían el 1,3% del total del territorio, frente al 2,1% en el Estado, consecuencia directa de sus características de partida. De hecho el comportamiento general de las ciudades de la Comunidad ha mantenido características semejantes a la media española. Así, el área urbana de Valladolid, una de las 20 mayores de España, se ha expandido muy por encima de la media, a un ritmo semejante al de Madrid —el 49% en el periodo referido— y sólo por debajo de las áreas de Alicante y Murcia (ver “Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad”, Observatorio de la Sostenibilidad en España, Universidad de Alcalá de Henares, Ministerios de Medio Ambiente y de Fomento; Madrid 2006).

Al crecimiento físico de los espacios urbanos hay que añadirle, en un modelo urbano expansivo apoyado en un singular modelo financiero e inmobiliario hoy en crisis, un dispar abanico de expectativas de transformación, que en nuestro singular régimen del suelo condicionan poderosamente los usos del territorio y tensionan cualquier potencial ordenación. El espacio vinculado a dichas expectativas de urbanización, muchas veces improbables, es mucho mayor que el efectivamente urbanizado y se despliega sobre un sistema de decisiones muy atomizado en pequeños municipios y administraciones sectoriales. Mientras las economías que soportaban los paisajes rurales están en recesión o incertidumbre, el futuro se ha sometido a las ansias del urbanita.

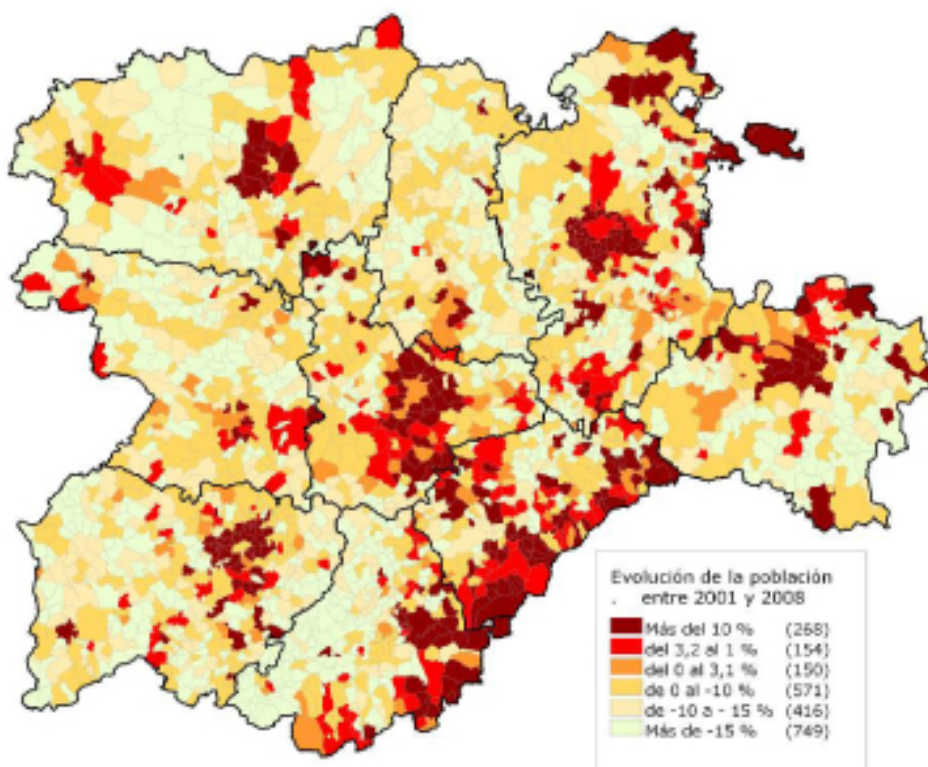
Es aquí donde dos temas de reflexión, complementarios, merecen una atención particular: la naturaleza fragmentaria de la ciudad contemporánea, fragmentaria no sólo por la manera en que se ha construido o se transforma, sino también por la manera en la que se percibe y se gobierna; en segundo lugar las posibilidades de un modelo urbano que sustituya al modelo de urbanización expansivo, modelo hoy en suspenso pero que ha creado un “territorio urbanizado” que sustituye a la ciudad perceptible. La ciudad no sólo dirige la vida del territorio, la ciudad penetra en el territorio con intensidad, de manera que todo lo que en el territorio tiene “vida” está “activado y definido desde lo urbano”, aunque lo sea con modos e intensidades muy diferentes.

En Castilla y León, y en otras regiones españolas donde el fenómeno industrialización-urbanización ha sido tardío, las ciudades parecen haber fracasado en sus periferias. En un marco de crisis del modelo urbano compacto tradicional, se produce poco a poco un inquietante paisaje, donde emerge la urbanización discontinua y heterogénea que penetra en los paisajes rurales, siempre sobre una naturaleza muy transformada.

“Metropolización del territorio” de Castilla y León: los municipios que más crecen son los del entorno de las ciudades y los que padecen el “efecto” del gran espacio metropolitano madrileño: las dimensiones de lo urbano se expanden.

Evolución de la población. 2009

[Fuente: INE. Censo de 2001 y Padrón de población 2008]



La paradoja está en que mientras en la ciudad se sigue actuando pieza a pieza, con planes parciales apoyados en planes generales -incapaces de programar su secuencia-, se recupera la idea del plan territorial, impulsado por la necesidad de moderar el desarrollo a gran escala, y no sólo por la necesidad estratégica de articular las inversiones. Pero carecemos de referencias ya que nuestro urbanismo se ha desarrollado a lo largo del siglo XX desde modelos locales, y los pocos planes territoriales activados apenas han podido influir. El fenómeno de la ciudad de baja densidad, ciudad difusa o territorio urbanizado, es a la vez paradigmático y mal comprendido. Autores solventes acuñan el concepto de “metropolización del territorio”. Es esclarecedor un texto reciente, *“La metropolización del territorio. Nuevas jerarquías territoriales”* en el que el profesor Indovina afirma: *“Puede valer la pena preguntarse sobre si esta tendencia a la “metropolización del territorio” no pueda ser la respuesta a algunos desafíos de la situación actual. En particular de los que derivan de la globalización y de la nueva división internacional del trabajo y de la necesidad de actuar basandonos en el desarrollo sostenible. De todas formas, ¿el nuevo mosaico metropolitano representa, no importa si consciente o inconscientemente, una contribución para dar respuestas positivas a estos problemas?”* (ver *“La explosión de la ciudad”*, Barcelona 2004). La dispersión urbana no es sólo despilfarro, sino fruto directo de procesos específicos de acumulación y de distribución de riqueza.

En Castilla y León es posible verificar este fenómeno de “metropolización del territorio” con relativa facilidad en el entorno de las ciudades y en espacios de frontera, afectando a municipios que hace sólo unos años permanecían en sus condiciones rurales originales. Las dimensiones de lo urbano se expanden, penetrando en lo que hasta hace pocos años era medio rural más o menos convencional. Las tensiones de urbanización afectan a amplios espacios, modificando el carácter de los municipios y las características de sus habitantes. Ello es muy claro en las ciudades mayores, aunque en cada caso con singularidades: mientras los entornos urbanos de Valladolid y León son complejos, en Burgos y Salamanca se mantiene los perfiles rurales.

La complejidad de estas nuevas “ecologías urbanas” plantea escenarios diferentes en los que pueden ser relevantes aspectos antes considerados marginales, pero accesibles cuando nos preguntamos sobre el comportamiento de lo urbano en relación con el medio ambiente, con las transformaciones sociales y económicas latentes, sobre el viaje hacia una ciudad segregada. El problema de comprensión de nuestras ciudades no está ya en lo que en ellas es diferente. El problema surge al comprobar, con sorpresa, lo que en ellas es semejante, fruto de las nuevas “estrategias del habitar”. Por ello se pone en duda nuestra capacidad para leer “la parte actual de nuestras ciudades”, porque faltan incluso “las palabras para hacerlo”.

La ciudad, tal y como se concibe históricamente, ha cedido su lugar a “lo urbano”, una realidad que no puede ser acogida por una forma perceptible, al extenderse y alcanzar una dimensión y configuración imprecisas. La población urbana (en “medios” tanto urbanos como rurales) en el mundo comparte algunas aspiraciones básicas: tener un trabajo con ingresos decentes, una casa confortable, un medio ambiente sano, sanidad accesible, escuelas de calidad para sus hijos, movilidad urbana eficiente, y vivir en un entorno limpio, sano, verde y culturalmente vibrante, a la vez que sentirse pilares de su sociedad local. Estas aspiraciones se materializan en espacios cuya forma física desborda la capacidad de previsión de los planes y presentan características alejadas de lo comprensible de forma inmediata, no sólo en las grandes áreas metropolitanas, sino en muchos territorios como el de Castilla y León. Por ello es preciso reflexionar “lo urbano” desde un cuerpo teórico y metodológico renovado.

Dinamismo de las ciudades y núcleos urbanos: síntesis de los fenómenos recientes

Hemos ido abordando una información sobre las ciudades de Castilla y León, casi siempre ciudades medias o pequeñas, donde se reconoce este proceso de cambio urbano –de metropolización– que afecta al territorio en su conjunto. Son cambios dispares, a veces con singularidades y diferencias en lugares relativamente próximos, pero son cambios que, como indicamos, responden a fenómenos de cambio cultural, social y económico cuya explicación trasciende lo local.

Por ejemplo los entornos de Segovia y Valladolid, ciudades de muy diferente tamaño y perfil socioeconómico, han crecido de manera intensa, aunque estén hoy estancados por

la crisis inmobiliaria. Sin embargo en estas dos situaciones la comprensión de lo que ocurre no es tan evidente. El dinamismo de las ciudades y de sus territorios está profundamente imbricado. Las ciudades no pueden ser interpretadas aisladamente; sin valorar el “efecto Madrid” en Segovia, su impacto en los municipios de su entorno, con diversos perfiles de partida, o sin dar cuenta de los cambios en la capital vallisoletana, considerando inercias históricas y situaciones nuevas, es imposible explicar dichos entornos. Lo local se mezcla con los procesos regionales.

La dimensión regional nos ayuda a comprender lo que está ocurriendo en las ciudades, y el diagnóstico territorial nos ofrece unas “condiciones de partida”. Desde la evolución demográfica reciente de los municipios de Castilla y León podemos dar los primeros pasos. Sin embargo se están produciendo cambios importantes en la distribución territorial de esta población:

- En gran parte de la Comunidad permanece la inercia del importantísimo éxodo rural que comienza en la posguerra y que modifica la estructura urbana, tanto por el desplazamiento a otras regiones como por su concentración en las ciudades mayores. Se produce una reducción del tamaño, cuando no la casi desaparición, de numerosos pequeños municipios rurales. A la vez los municipios intermedios pierden peso, sobre todo los situados entre 2.000 y 10.000 habitantes. En este contexto, sólo los municipios con poblaciones superiores a los 10.000 habitantes han conservado un marcado carácter urbano, casi siempre incrementado su población: 24 municipios que suman 1,4 millones de habitantes, es decir, casi 3/5 de la población total, frente a los 2.224 municipios restantes.

- Los municipios que más crecen son municipios pequeños y de perfiles todavía rurales, no las ciudades, y en dos situaciones: en el entorno de las capitales de provincia y de las ciudades mayores, por fenómenos de suburbanización cada vez más complejos; y en la frontera sureste de la Comunidad Autónoma (bordes exteriores de Ávila y Segovia), al pie de la Sierra y sin duda por efecto de la gran metrópolis madrileña. Son dos caras distintas de lo que hemos denominado “metropolización del territorio”.

El cambio más relevante está en que, tanto por efectos frontera como por desarrollos periurbanos, no son los municipios más poblados –las ciudades– los que más crecen, sino municipios bien situados, en algunos casos muy poco poblados, y siempre próximos a centros urbanos. El “efecto Madrid” en los municipios del borde sureste de la Comunidad es también evidente. En menor medida hay efectos frontera en al norte de Burgos, junto al País Vasco, pero de menos incidencia que en periodos anteriores.

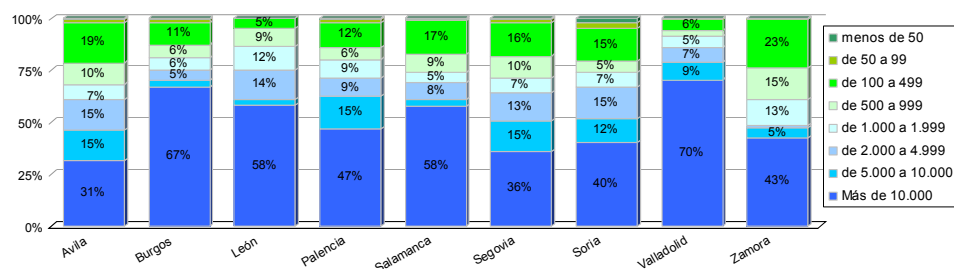
Al endémico abandono del campo se le superpone un efecto progresivo de acumulación en medios rurales de una población de perfiles y costumbres urbanos. También en Castilla y León el espacio urbano se “extiende”, modificando el territorio y acentuando las desigualdades.

Podemos completar esta lectura con la imagen, en este caso fija, de las densidades de población por municipios, que confirma lo que hemos visto en la evolución 2001-2008. La Comunidad se polariza entre espacios en proceso de densificación dependientes de los grandes centros urbanos y entre espacios sin tensión demográfica.

Destacamos sintéticamente tres ideas:

- Algunos espacios de Castilla y León han consolidado su condición de despoblados (podríamos acentuar otros factores, como el envejecimiento de la población rural, las economías dependientes, etc.)
- Hoy la población no se concentra sólo en “las ciudades”, sino también en entornos rurales (el alfoz de las ciudades y el área de influencia de la metrópolis madrileña). Castilla y León, a pesar de ser una Comunidad Autónoma poco poblada, participa así del fenómeno de urbanización dispersa o ciudad extensa, caracterizada sin embargo por muy poca densidad relativa al afectar a un territorio tan amplio.
- Hay una mayor interacción entre el medio rural y el medio urbano, muy dependiente de la accesibilidad relativa de los espacios rurales y de su potencial productivo, lo que facilita una dualidad en el mundo rural, en función del dinamismo de los centros principales –mayores de 2000 habitantes.

La distribución de la población en función del tamaño de los municipios es elocuente:



Distribución porcentual de la población por rangos de municipios. 2005

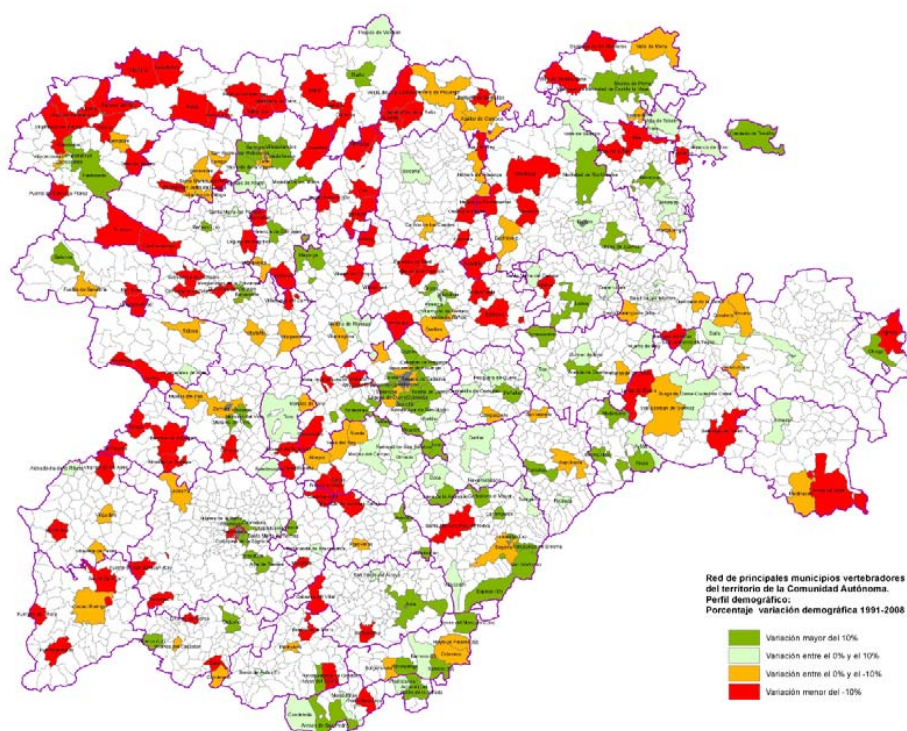
[Fuente: INE Padrón de población 2005]

Interesa no sólo el contraste entre los 15 centros urbanos mayores de 20.000 habitantes, las ciudades, sino la diversidad de los territorios intermedios. Es en estos entornos donde el cambio o la atonía son más perceptibles. Hay lugares donde el escenario transformador es más preciso, donde es posible perfilar sus factores, son las situaciones típicas. En nuestro caso:

1. Los despoblados más intensos y amplios.
2. Las ciudades más dinámicas con procesos de metropolización emergentes.
3. Los territorios donde la estabilidad relativa de un poblamiento tradicional está sometido a grandes tensiones de urbanización por efectos de frontera.
4. Las comarcas intermedias dependientes del dinamismo del medio rural, y organizadas en torno a municipios mayores de 5000 habitantes.

El análisis por municipios se desborda si tratamos los núcleos de población. Contamos con más de 6000 núcleos, de los cuales 2.532 son menores de 50 habitantes, distribuidos por todo el territorio de Castilla y León. Abordar los pequeños pueblos, su cantidad y distribución en el territorio, permitiría elaborar un amplio diagnóstico del territorio regional. Los espacios de la Comunidad Autónoma donde haya mayor acumulación de núcleos de población menores de 50 habitantes, en determinadas condiciones, serían los espacios más frágiles.

Podemos abordar muy sintéticamente el dinamismo de los centros urbanos menores de Castilla y León, habida cuenta de que este estudio se va a centrar en los municipios mayores de 20.000 habitantes.



Municipios vertebradores del territorio, entre los que destacan los municipios mayores de 2000 habitantes. En rojo los que han disminuido su población en el 10% o más en los últimos 17 años (1991-2008)

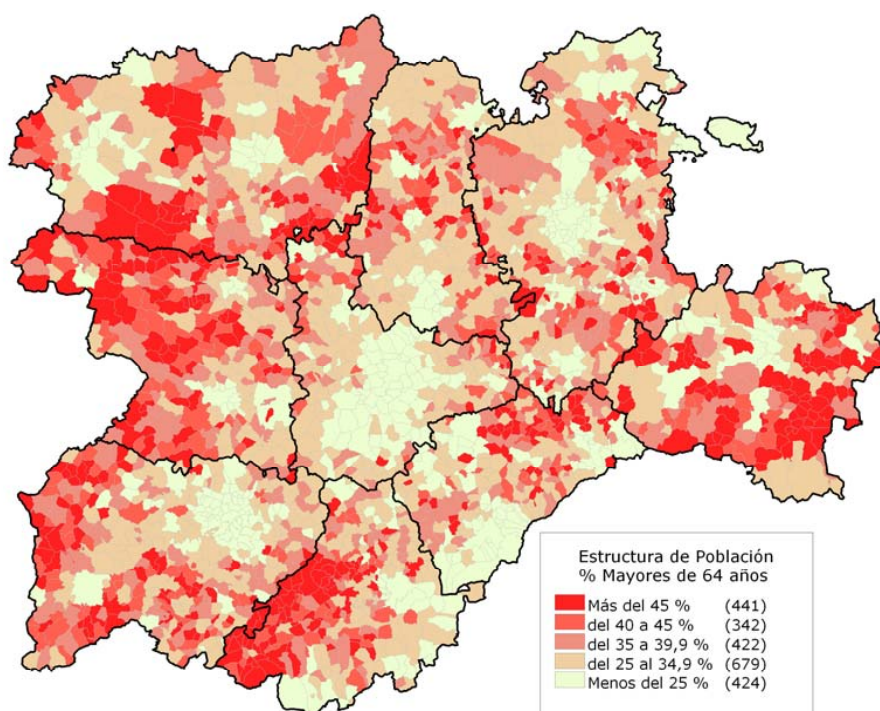
[Fuente: IUU - Instituto Universitario de Urbanística]

Las pequeñas ciudades y villas –núcleos mayores de 5.000 habitantes– ofrecen una gran variedad de situaciones. Pensamos en las que no están vinculadas al crecimiento reciente del entorno de las grandes ciudades de la Comunidad, es decir aquellas ciudades que estructuran territorios más o menos amplios de la región como cabeceras funcionales. Entre ellas distinguimos los núcleos verdaderamente dinámicos, como Benavente y la Bañeza en León, El Espinar y Arévalo en Segovia, Briviesca en Burgos o Guijuelo en Salamanca, todos ellos en la proximidad de grandes vías de comunicación –N-VI, N-1 y N-620.

Hay un segundo grupo de poblaciones que se mantienen estables demográficamente. Sin duda ello convive con el envejecimiento de la población, sin embargo son centros que mantienen una posición territorial relevante y desempeñan funciones básicas como centros de servicios. Se trata de ciudades y villas como Aguilar de Campoo, Cuéllar, Peñafiel, Alba de Tormes, Toro, Medina de Rioseco, Medina de Pomar o el Burgo de Osma, entre otras. Tengamos en cuenta que en estos espacios urbanos las administraciones públicas han invertido muchos recursos, dotándolos de un sistema de equipamientos y servicios muy importante, sin comparación en otras regiones para municipios del mismo rango. Es en estos centros donde la acción territorial pone a prueba su eficacia y donde es preciso una acción coordinada permanente.

El tercer grupo está formado por municipios mayores de 5.000 habitantes pero con situaciones de recesión demográfica evidentes. Entre ellos sobresalen los núcleos de la cuenca minera norte, como Guardo, La Robla, Fabero y Villablino, centros urbanos en espacios de borde y de montaña con muchas dificultades para sustituir su estructura productiva. Otros centros como Béjar y Astorga, incluso Ciudad Rodrigo han visto decrecer su potencial demográfico por razones diversas, aunque muestran mayor vigor que los anteriores.

De los núcleos urbanos en medio rural, distinguiendo entre los mayores de 2.000 y el resto, creemos relevante insistir en dos situaciones de condición más territorial o subregional que local. En primer lugar están los municipios entre 1.500 y 2.000 habitantes que siguen perdiendo población. Por su rango tamaño son espacios de funciones análogas a los municipios mayores antes señalados, y en ellos se manifiestan situaciones más frágiles. Así municipios con núcleos de población principales, como Valderas, Toreno, Cistierna, Villafranca del Bierzo, Sahagún y municipios polinucleares como El Valle de Mena, Torre del Bierzo o Vega de Espinareda, cuentan con activos patrimoniales –patrimonio natural y cultural– excelentes y son espacios de transición con un medio rural menos poblado. Las estrategias de servicio en estos espacios son vitales. Por su impacto en dichos entornos más frágiles.



El envejecimiento de la población en los municipios de Castilla y León (año 2009) es un dato que permite contrastar la situación del medio rural, sobre todo en lo que hemos denominado "territorios intermedios".

[Fuente: IUU - Instituto Universitario de Urbanística]

Los territorios de borde y menos accesibles de la Comunidad Autónoma, por su potencial de interacción territorial –entre ellos y el medio rural, de acceso a espacios naturales despoblados y de acceso e interrelación con las Comunidades Autónomas limítrofes y con Portugal–, son otros lugares estratégicos para cualquier política pública dinamizadora.

Contamos con numerosos estudios que han tratado de caracterizar los perfiles de los municipios de Castilla y León en función de sus rasgos característicos. Algunos de ellos destacan la complejidad de situaciones existente:

“El análisis de las principales variables proporcionadas por los censos de 1991 y 2001 para los municipios menores de 15.000 habitantes de Castilla y León nos proporciona un panorama más complejo del esperado, no existen un espacio rural uniforme, sino una diversidad de espacios que además han evolucionado de manera significativa a lo largo del último decenio.

Los resultados muestran como la agricultura ha dejado de ser la actividad económica más importante en la mayor parte de los municipios, y que allí donde persiste su importancia opera más como un freno que como una fuerza dinámica, ya que los pueblos “agrarios”, en prácticamente su totalidad, son los que han mostrado, menor capacidad de cambio.

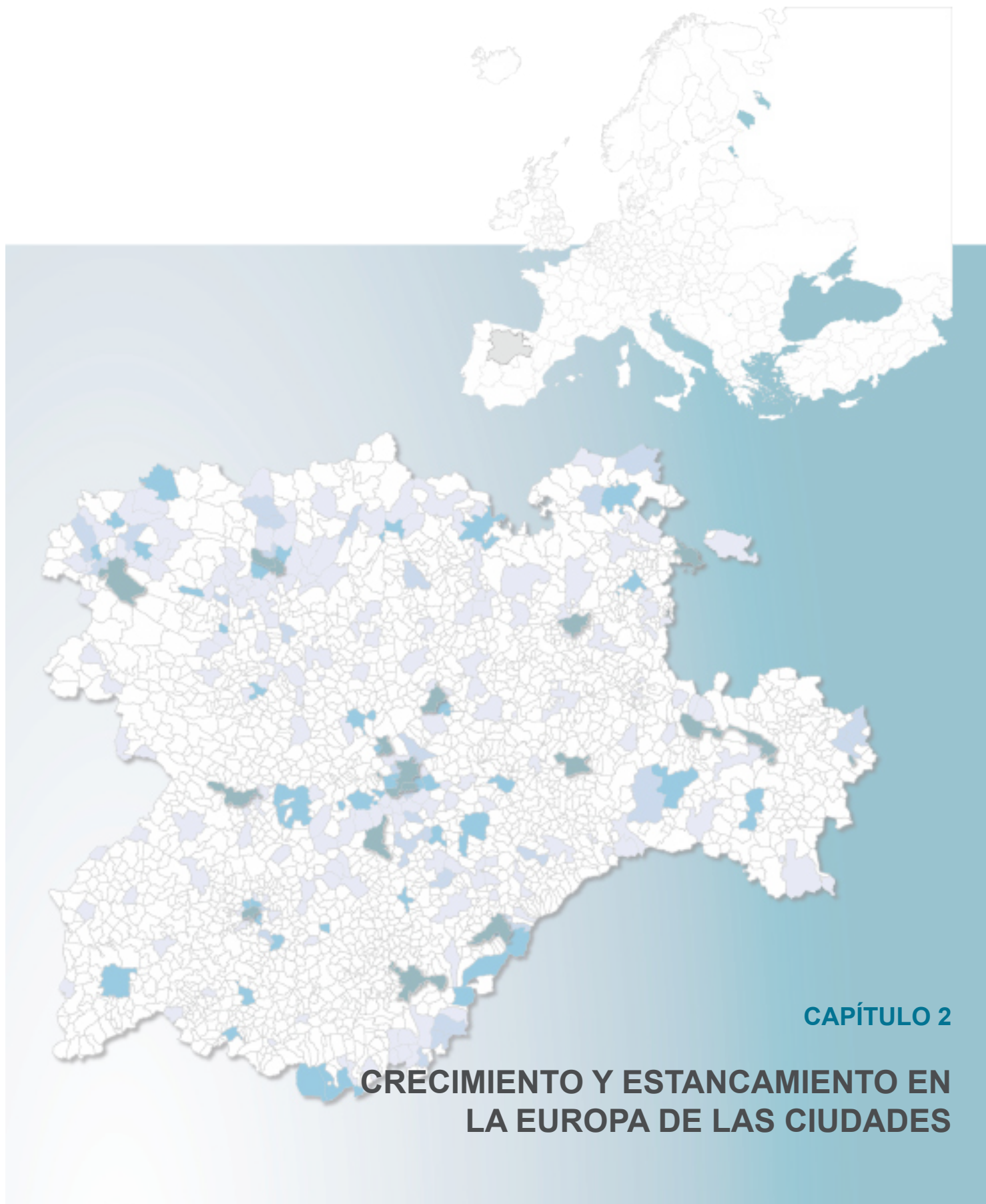
Por otra parte, estos resultados señalan que la diversificación, cuando esta se hace por la incorporación de nuevas actividades adecuadas al entorno, es la vía más adecuada para el mantenimiento, cuando no la recuperación de la actividad económica de las áreas rurales. La expansión del turismo en la periferia de la Comunidad constituye un buen ejemplo” (ver “Identificación de los cambios en la tipología económica de los espacios Rurales en la Comunidad Autónoma de Castilla y León entre 1991-2001”, XXXI Reunión de Estudios Regionales, Alcalá de Henares 2005).

Muchos de esos rasgos se han acentuado en los últimos 7 años, aunque hemos de esperar a que se exploten los datos del censo de 2011 para poder compararlos con eficacia.

Ha sido la Unión Europea la que al reconocer con claridad las desigualdades regionales existentes ha insistido en la necesidad de dotar de una orientación espacial a sus políticas. Lo siguen haciendo informes europeos recientes, como el “Informe Barca”.

En su función territorial coordinadora, las “Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio” de Castilla y León, formuladas como una “Agenda para el Gobierno del Territorio”, comienzan destacando la “forma” del territorio. Para ello valoran los elementos que configuran el soporte espacial de la política territorial, con una valoración positiva de la geometría de los sistemas urbano y rural. Allí se habla de la coherencia geográfica del “territorio de la Comunidad” y en la oportunidad de interpretar su red de centros urbanos y corredores territoriales desde su potencial para activar mayores sinergias territoriales.

En particular podemos destacar que en las Directrices Esenciales aprobadas se hace una clara referencia al sistema urbano regional, destacando el rol estructurante de las ciudades pero, a la vez, mostrando la necesidad de integración entre el medio rural y el medio urbano.



CAPÍTULO 2

CRECIMIENTO Y ESTANCAMIENTO EN LA EUROPA DE LAS CIUDADES

CAPÍTULO 2. CRECIMIENTO Y ESTANCAMIENTO EN LA EUROPA DE LAS CIUDADES

INTRODUCCIÓN

La evolución demográfica reciente de las ciudades europeas deriva de la estructura de su población y de los niveles de natalidad, así como de los procesos migratorios que han tenido como destino los núcleos urbanos más dinámicos de la Unión Europea.

La Auditoría Urbana establece que la población de las áreas urbanas crece más rápidamente que las no urbanas. Un tercio de sus ciudades analizadas ha experimentado un crecimiento superior al 0,2%, mientras que otro tercio se ha estancado (entre el -0,2 y el 0,2%), y otro tercio ha perdido población. Los mayores incrementos se han producido en España, en algunas áreas superiores al 3%, seguida de Irlanda, Finlandia, Grecia y Chipre. Algunas zonas urbanas han sufrido una disminución general de la población, especialmente en Rumania e Italia. Otros países han sufrido evoluciones dispares; en el Reino Unido, por ejemplo, algunas ciudades del sur de Inglaterra han crecido, frente a otras del Norte que han perdido población. Alemania pierde población en las zonas urbanas del Este del país mientras que en el Oeste han ganado. En Francia, la mayoría de las ciudades han ganado población, con la excepción de algunas del Norte del país. Polonia, presenta también diferencias entre zonas urbanas, como Varsovia y Opole, que han crecido constantemente, mientras que otras, sobre todo en el Norte y el Este, han perdido población.

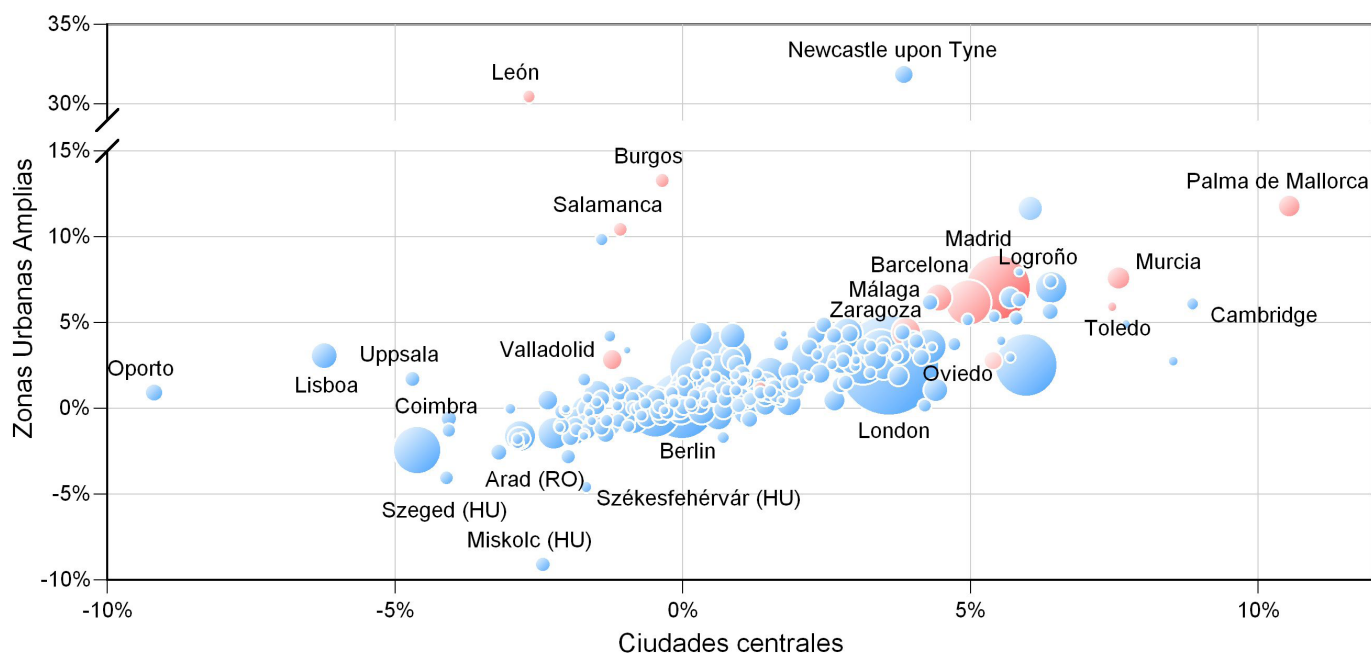
El cambio en la población hay que situarlo en una perspectiva a largo plazo. Desde mediados de la década de 1950 hasta la de 1970 los núcleos urbanizados del norte de Europa Occidental muestran, primero, un proceso de rápido crecimiento de la población urbana, seguido por un proceso de descentralización y suburbanización, para acabar con procesos de reurbanización. En el período 1996-2001, la población en general (tanto urbana como no urbana) ha crecido en los países de la UE-15, mientras que en los nuevos Estados miembros se ha reducido.

En cualquier caso, hay una fuerte correlación entre el cambio demográfico a nivel nacional y el cambio de las zonas urbanas, siendo difícil para las ciudades adoptar medidas eficaces si el contexto es de disminución generalizada de la población nacional. No obstante, el contexto nacional en sí mismo no puede explicar todas las variaciones que se producen en las ciudades, afectadas por sus propios entornos regionales.

En toda Europa, las zonas urbanas ubicadas en regiones de rápido crecimiento tienden a experimentar un crecimiento superior al promedio nacional. Este patrón es claramente

Evolución de la población de las ciudades centrales. Las ciudades españolas figuran en rojo. 2001-2006

[Fuente de los datos: Urban Audit Data Base, INE - Elaboración propia]



visible en Alemania y en el Reino Unido, donde la contracción en las zonas urbanas en el norte de Inglaterra y en Alemania oriental se ha producido paralelamente a la expansión de las poblaciones de las ciudades ubicadas en las regiones más prósperas y con más crecimiento. Las excepciones a esta relación entre contexto de la región y desarrollo de la población urbana se pueden agrupar en dos categorías. Un primer grupo de centros urbanos regionales en crecimiento, ubicados en zonas más periféricas, que han atraído población a un ritmo mucho más rápido que el resto de la región a la que pertenecen. Ejemplos de esto son frecuentes en Grecia, España, Irlanda y el norte de Europa. En segundo lugar, hay un grupo más reducido de ciudades, cuya evolución económica y demográfica es menor que el de la región a la que pertenecen; como ha sucedido en muchas ciudades de Rumanía.

La Auditoría Urbana ha permitido establecer cuatro tipos diferentes de desarrollo urbano: urbanización, declive urbano general, suburbanización y reurbanización.

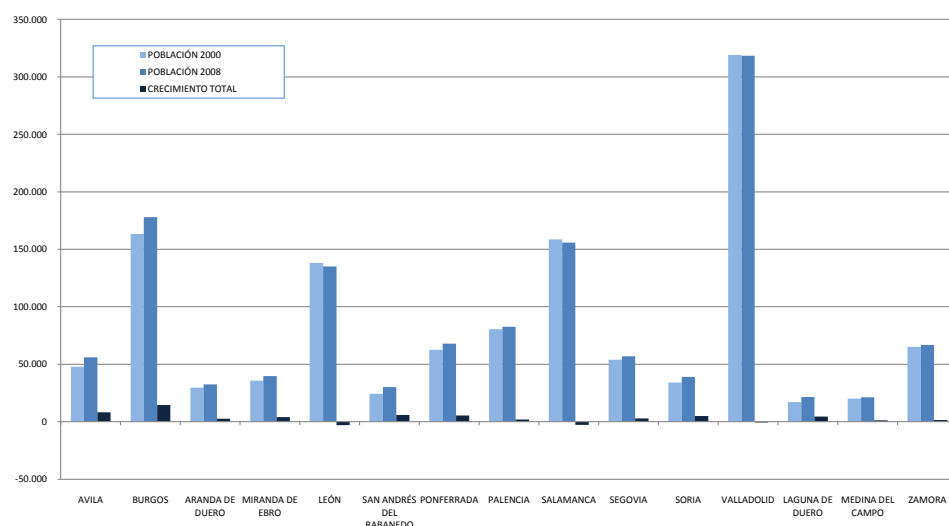
La urbanización hace referencia al crecimiento de toda la aglomeración urbana, tanto la ciudad central como su zona urbana. Este proceso ha tenido lugar en torno a un tercio de las áreas urbanas estudiadas en la Urban Audit europea, con especial incidencia en ciudades grandes y dinámicas de España (Madrid, Sevilla, Zaragoza), Grecia (Atenas, Tesalónica), y en el Benelux (Ámsterdam, Rotterdam, Bruselas); también en algunas ciudades de menor entidad, aunque con gran dinamismo, en los Países Nórdicos y Alemania.

El declive urbano general, que afecta al conjunto de la aglomeración, sucede en otro tercio de las ciudades auditadas, con especial incidencia en la Cuenca del Ruhr y el Este de Alemania, en Italia y en toda Europa Central y Oriental, con la excepción de Bulgaria. Normalmente el núcleo principal del área urbana experimenta mayores pérdidas de población que su entorno.

Se considera suburbanización al crecimiento de la población en la periferia, a expensas del centro urbano. Este fenómeno ocurre en un cuarto de las ciudades europeas, siendo muy común en áreas urbanas de la Península Ibérica y de Polonia, aunque existen casos aislados en Italia y en el Reino Unido.

Con la reurbanización, tanto la ciudad central como su entorno urbano experimentan crecimiento, aunque el centro lo hace más rápido. La reurbanización se suele realizar a expensas de áreas rurales, ante la dificultad de conseguir nuevo suelo urbano. No obstante, es un fenómeno raro que sucede en alrededor del 5% de las ciudades europeas, básicamente en España, Grecia, Dinamarca y Finlandia.

Así pues, la población de las zonas urbanas tiende a crecer a un ritmo más rápido que la media nacional. No obstante, existe una gran variación en toda Europa, derivada en una parte importante del contexto nacional y regional y del tamaño de las ciudades, aunque aún queda margen para influir en su desarrollo. Para esto es fundamental comprender los factores que explican el crecimiento y la contracción en la población urbana.



Población en las ciudades de Castilla y León. 2001-2008

[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

En las ciudades de Castilla y León detectamos algunas singularidades relacionadas directamente con sus dinámicas demográficas, clasificables mediante las tipologías de “urbanización”, “declive urbano”, “suburbanización” y “reurbanización”.

Como ya se ha dicho, es preciso destacar la pérdida generalizada de rango-tamaño de las ciudades de Castilla y León en el sistema urbano español. Valladolid, Burgos, Salamanca y León han perdido posiciones por haber crecido menos que otras ciudades de tamaño semejante. Esto no significa que las principales ciudades de la Comunidad estén en declive. En absoluto. De hecho, en las cuatro Zonas Urbanas Amplias es posible hablar de urbanización en los municipios centrales, y de suburbanización en los municipios de la ZUA o alfoz. Ninguna de las ciudades está en declive en la Comunidad Autónoma. Los procesos de reurbanización más significativos se dan en ciudades de perfil muy diferente, como Valladolid, en los años recientes, lo que le ha permitido recuperar población, Palencia y Ponferrada. Sin embargo la tipología idónea para el desarrollo urbano de nuestras ciudades es la “urbanización”.

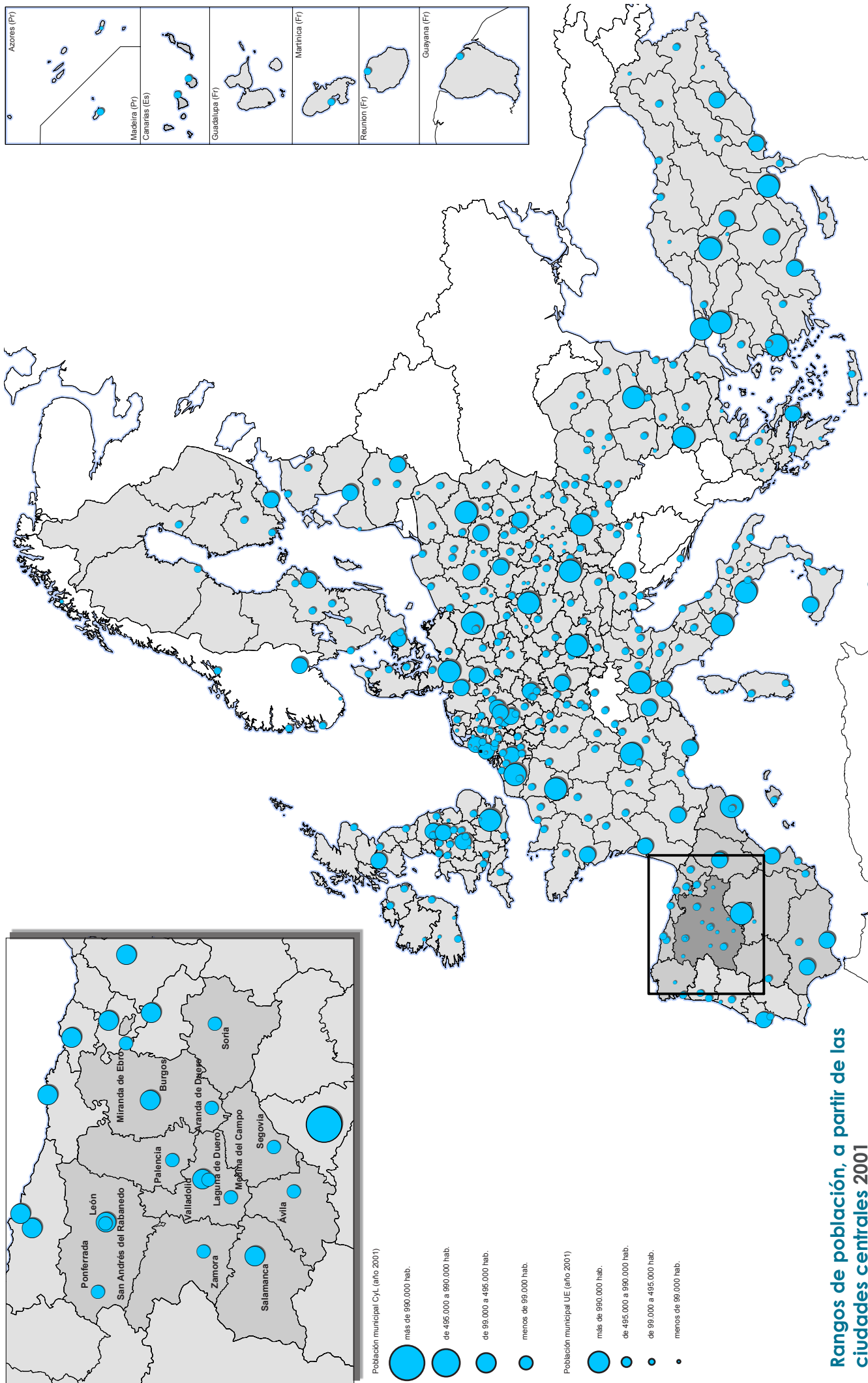
Las ciudades que tienen alfoz han manifestado una tendencia: la pérdida de población en la Ciudad Central (CC) a favor de la Zona Urbana Amplia (ZUA). Esto en las ciudades de Castilla y León tiene un doble sentido. Por un lado explica una tendencia a moverse desde la ciudad central a los alrededores en búsqueda de vivienda a mejores condiciones, suelos más baratos, etc. (fenómeno de suburbanización).

Un ejemplo es Valladolid, que con un saldo negativo de 14.120 habitantes a lo largo de la década 1991-2001 (-4,4% de la población total) en la ciudad central, ha tenido un crecimiento muy grande de los municipios a su alrededor (por ej. Arroyo de la Encomienda con un incremento de +69,35% o La Cistérniga, Santovenia de Pisuerga o Simancas (respectivamente +61,9%, +56,75 y 49,49%). Todo esto permite que el ámbito de la Zona Urbana Amplia, que corresponde al de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno (DOTVAENT), tenga un saldo positivo de 13.458 habitantes y una tasa de crecimiento de +3,2%.

Por otro lado hay un decrecimiento de la población más generalizado, debido a la inmigración interna hacia otras ciudades (fenómenos de declive urbano general).

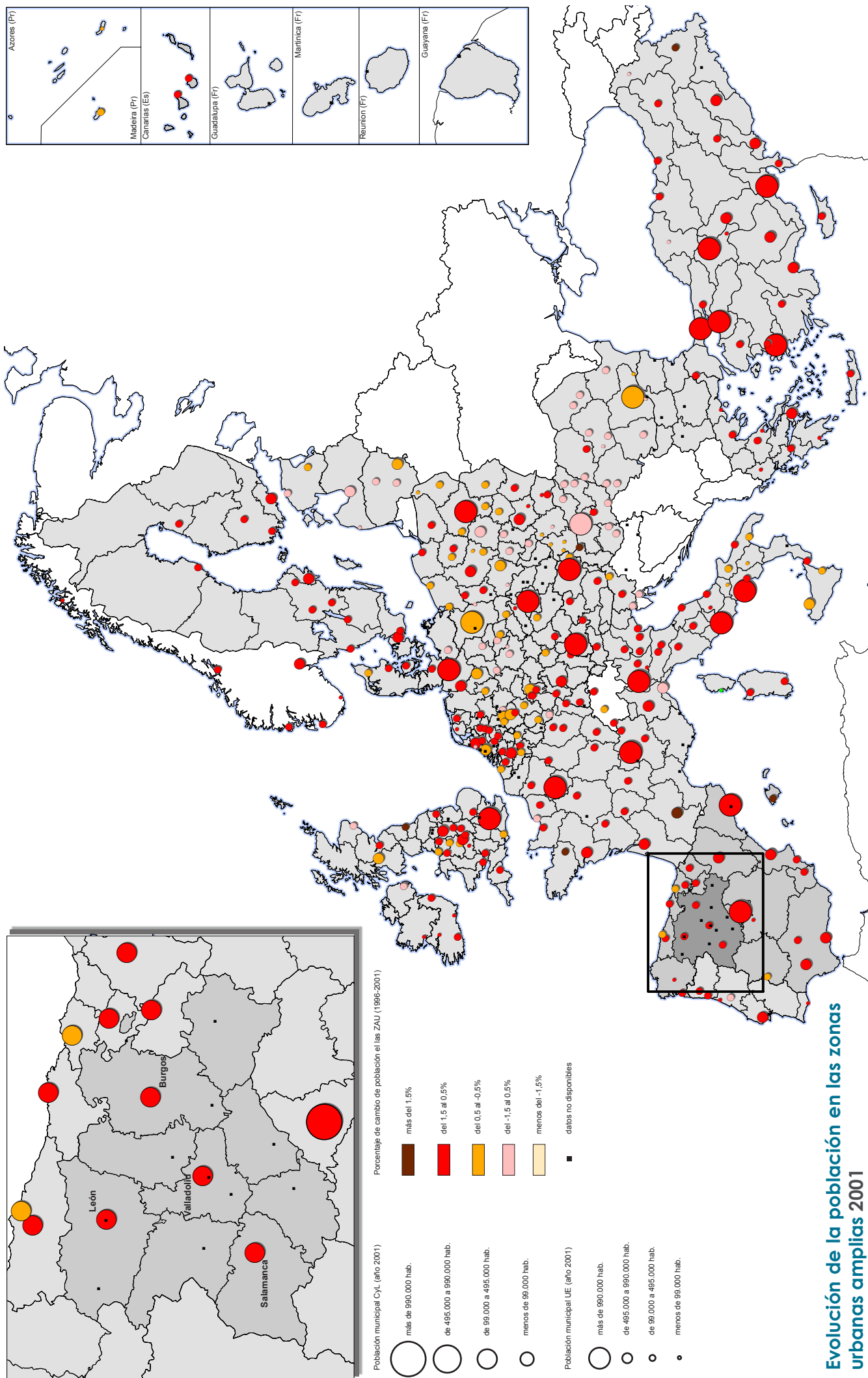
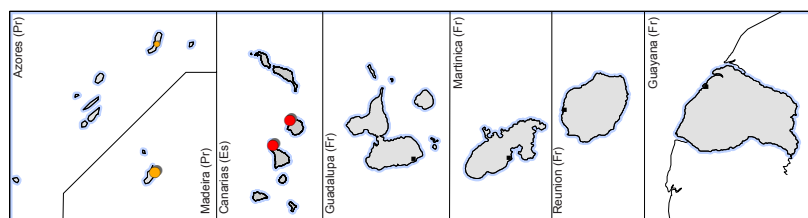
En León el saldo poblacional de la ciudad, en la década '91-01, baja en 13.105 habitantes (-10%). En los municipios del entorno la bajada es más contenida y hay núcleos donde el saldo es significativamente positivo: Villaquilambre (+82,1%), Sariego (+78,1%), Santovenia de la Valduncina (+29,2%). Ello no es suficiente para suavizar la bajada de población, de modo que el conjunto del ZUA de León ha perdido un total de 7.219 habitantes (-4,33% sobre el total) a lo largo de la década.

Burgos, al contrario, se ha caracterizado por un fenómeno de fuerte urbanización (crecimiento generalizado de la ciudad central y de toda su aglomeración). Al mismo tiempo que el municipio de Burgos ha crecido (+3,5%, +5.909 unidades) lo hacia su entorno, muy rural en origen (Castrillo del Val +173,87%, Villariezo +110,52%, Alfoz de Quintanadueñas +108,35%), de tal forma que el conjunto tiene una tasa de crecimiento de +4,04%, equivalente a 6.729 habitantes.



Rangos de población, a partir de las ciudades centrales 2001

e:1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

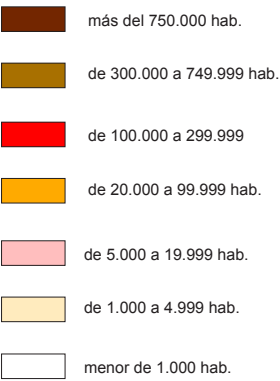


Evolución de la población en las zonas urbanas amplias 2001

e:1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

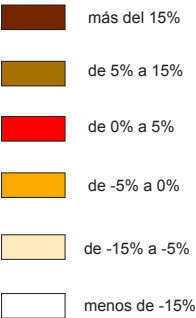
El mapa municipal de España es elocuente, mostrando en sus “blancos” la presencia de pequeños municipios, algo que en Castilla y León es evidente (539 municipios con menos de 100 habitantes).

[Fuente: IUU - Instituto Universitario de Urbanística]



Rango de población de los municipios españoles. 2008

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]



Índice de crecimiento de los municipios españoles. 1995-2008

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]

FACTORES QUE IMPULSAN LA EXPANSIÓN Y CONTRACCIÓN DE LAS CIUDADES

La dinámica de la población está determinada por el movimiento natural de la población y las migraciones.

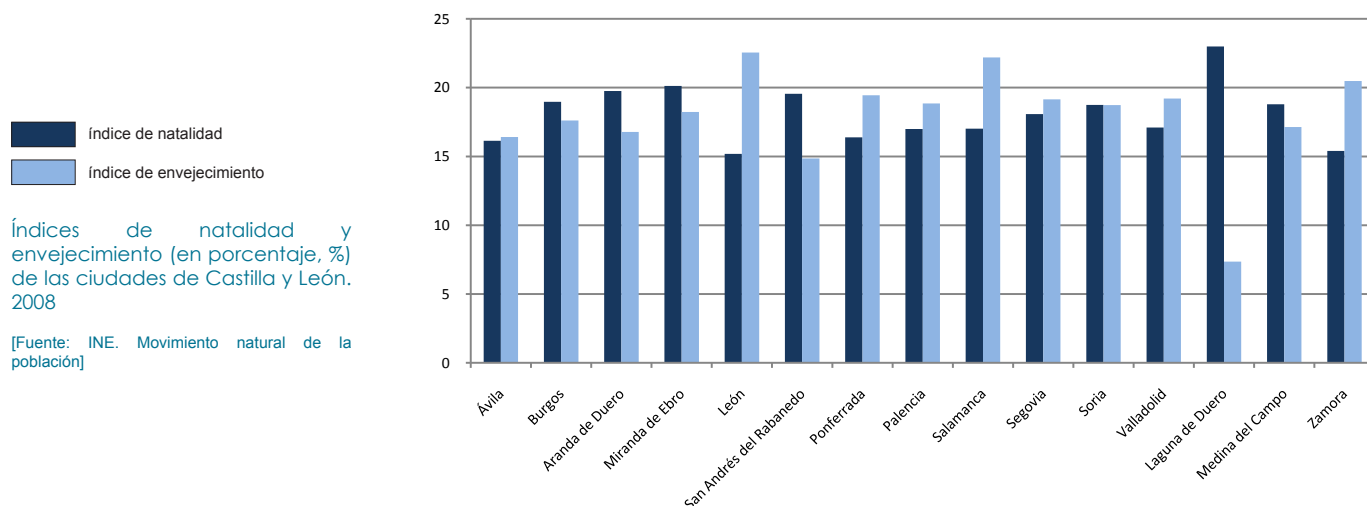
El envejecimiento de la población es especialmente llamativo en países como España, Italia, Grecia y Alemania, y está empezando a tener relevancia en muchas ciudades de Francia, Polonia, Rumanía y Estonia. De las 98 ciudades de la Auditoría Urbana donde la “tasa de envejecimiento” superó el 2% anual, 20 están en Polonia, 16 en Francia, 15 en España, 14 en Italia, 8 en Grecia y 7 en Rumanía.

No obstante, hay datos que indican que las personas mayores se están alejando de las ciudades para establecerse en lugares más tranquilos, a menudo en zonas rurales residenciales, mientras que los jóvenes permanecen en ellas, por lo que hay una minoría de ciudades, como Londres como ejemplo significativo, acompañado de ciudades holandesas, danesas y lituanas en las que ha disminuido el porcentaje de los residentes de edad avanzada. Asimismo, hay ciudades como Viena, La Haya, Bruselas, Bristol y Belfast, que han ido “rejuveneciendo” en los últimos años porque los jóvenes y las personas de mediana edad se han visto atraídos por el núcleo urbano.

Con esto, y teniendo en cuenta toda la información disponible, la existencia de una correlación entre el envejecimiento y la pérdida de población de las ciudades no está muy clara.

En España, durante el periodo 2001-2008, el cambio demográfico ha estado marcado por un extraordinario crecimiento de la inmigración, sobre todo hasta mediados del 2008, cuando la crisis económica comienza a hacer mella en el mercado laboral; lo que altera profundamente algunos datos de la Urban Audit relacionados con el movimiento natural de la población en las ciudades españolas.

Las ciudades de Castilla y León, salvo las “ciudades recientes” –San Andrés del Rabanero y Laguna de Duero– tienen un comportamiento común, con ligeros saldos positivos en el crecimiento natural y en inmigración, sobre todo en las ciudades intermedias. Ávila, Aranda de Duero y Medina del Campo son las ciudades con más jóvenes, junto con las que antes hemos denominado “ciudades Recientes”. Las grandes ciudades –las cuatro ZUA’s– pierden población en sus ciudades centrales mientras que sus periferias son más dinámicas. Las ciudades con mayor índice de envejecimiento se caracterizan por situaciones heterogéneas: Salamanca, Zamora, León y Ponferrada. Sin insistir en exceso en los rasgos generales de envejecimiento de la población en Castilla y León, las ciudades de la Comunidad comparten rasgos con las bajas tasas de natalidad de España. Al ser menor el efecto inmigratorio que en otras ciudades españolas, no se ha incrementado la natalidad derivada de la población inmigrante, joven y más prolija. Sólo las “ciudades recientes” cuentan con un alto porcentaje de niños. En general, el comportamiento de las ciudades sigue la pauta recogida en los gráficos de la Urban Audit como ciudades del “Sur de Europa”, más envejecidas, incluso cuando su comportamiento demográfico es más dinámico.



Hay fenómenos singulares que en las ciudades de Castilla y León tienen que ver con las relaciones ciudad-campo. En general las ciudades siguen recibiendo pobladores de sus entornos rurales. El campo no sólo pierde población, sino que la estructura demográfica se deteriora con procesos de “masculinización”.

Volviendo a las ciudades, las que más crecen son las “ciudades recientes”, como Laguna de Duero o San Andrés del Rabanedo, las más activas en todos los factores analizados de dinámica demográfica. Destaca también el comportamiento prácticamente homogéneo del resto de ciudades. Sin embargo, las dinámicas más negativas se encuentran en las ciudades centrales más grandes, exceptuando Burgos. Los municipios de Valladolid y León son los espacios urbanos con mayor envejecimiento reciente.

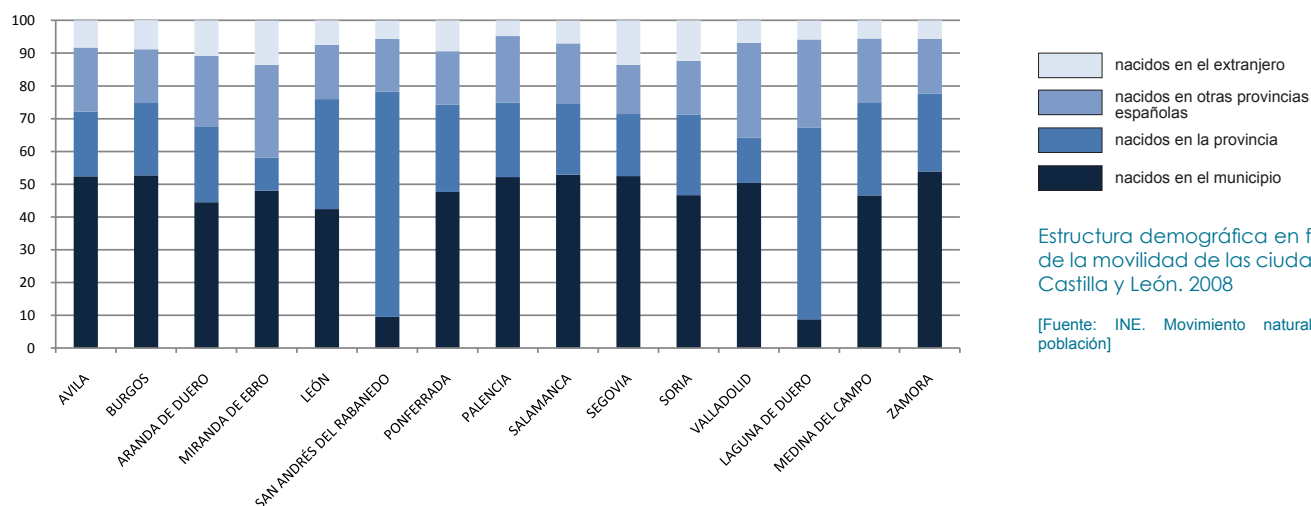
La migración es el segundo factor determinante en los cambios de población. Más aún, la Auditoría Urbana ha evidenciado que en Europa existe un cada vez mayor movimiento de personas, y que este alto nivel de migración puede tener más efectos sobre los cambios en la población que el movimiento natural.

Un indicador para medir la migración es el porcentaje de “recién llegados” (menos de dos años de residencia), sobre el total de la población. Los datos obtenidos en el año 2001 indican una alta proporción de “recién llegados”, más de un 5%, en ciudades de Irlanda (en Dublín era cercana al 13%, y en Galway, del 21%), Francia (en París superaba el 11%), Dinamarca y en las de la mitad sur de Alemania. En términos absolutos, Berlín y París son las ciudades que han atraído el mayor número de inmigrantes urbanos, destacando también los datos de Lyon, Madrid, Viena, Múnich, Copenhague y Budapest. Las oportunidades laborales están detrás de muchas decisiones migratorias, ya que los nuevos sistemas de comunicación permiten a la gente estar mejor informada que antes.

Aunque el debate social en Europa se centra en la inmigración internacional (o intercontinental), la mayor parte del movimiento de migración se realiza dentro de los propios países; en la mayor parte de las ciudades, más de tres cuartas partes de los movimientos de la población conciernen a ciudadanos del propio país. En Europa Central y del Este, esto sucede con casi la totalidad de los migrantes.

No obstante, las ciudades tienden a acoger una gran parte de los inmigrantes venidos de fuera de la UE, aunque la situación varía mucho tanto “entre” como “dentro” de los países. Ciudades en Francia, Bélgica, Austria, Dinamarca, Finlandia, Letonia, Eslovaquia tienden a ser líderes en este sentido, aunque no hay datos disponibles para otros países que reciben un gran número de inmigrantes, como el Reino Unido e Italia. Las diez primeras ciudades de la lista, según su “internacionalización”, son Atenas y Salónica, en Grecia, Nicosia, en Chipre, Dublín, Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona y Pamplona en España, Liubliana y la ciudad de Luxemburgo.

Lo que está claro es que la migración y la movilidad aumentan en las ciudades de Europa, y es probable que desempeñen un papel aún mayor en el cambio de la población urbana en los próximos decenios.



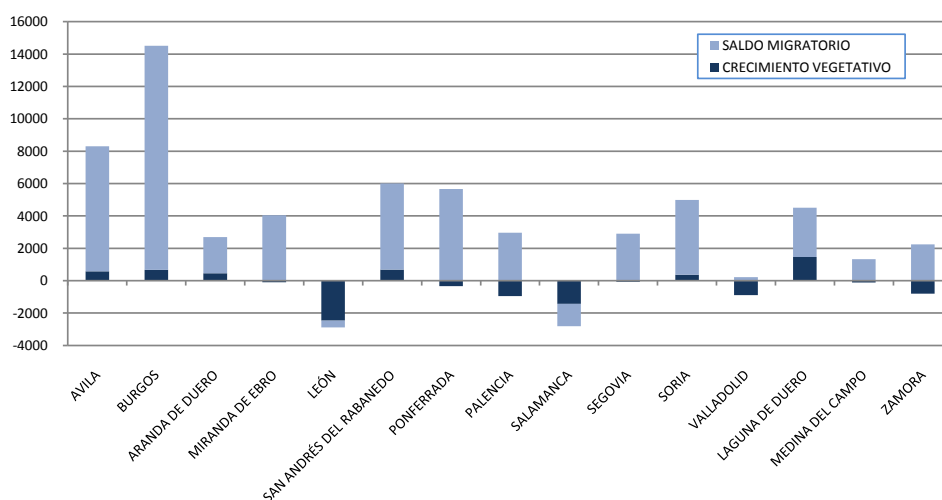
Estructura demográfica en función de la movilidad de las ciudades de Castilla y León. 2008

[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

Las ciudades castellanas y leonesas reciben, comparativamente con las ciudades del entorno, pocos inmigrantes. Segovia, Soria, Aranda de Duero y Burgos son las ciudades con una proporción inmigrante mayor; Miranda de Ebro, Ponferrada y Ávila las siguen en porcentaje, junto con Valladolid. Sin embargo son poblaciones que no pueden compararse en tamaño con las que se concentran en las primeras ciudades citadas, donde ha influido poderosamente en su crecimiento demográfico. Sin duda son las ciudades con más potencial de empleo, sobre todo industrial, las que acogen más inmigrantes. Poco influyen otros factores, incluso la propia escasez de población como en Soria y Segovia. La agricultura en secano apenas genera puestos de trabajo y la construcción, principal fuente de empleo para la inmigración, está hoy sometida a un estancamiento generalizado. Si generan empleo la ganadería y algunas industrias agroalimentarias, donde los medios rural y urbano interaccionan.

Crecimiento en las ciudades de Castilla y León. 2001-2008

[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES EN EUROPA: CRECIMIENTO Y ESTANCAMIENTO

Cuando se analiza la dinámica del crecimiento de la población de las ciudades europeas se pueden notar importantes diferencias regionales, con características específicas en Europa del Norte, Europa Occidental, Europa Central y Oriental y Europa del Sur. Las ciudades nórdicas en su conjunto han crecido considerablemente más rápido que sus respectivos países, algunas, como las finlandesas, gracias a un fuerte crecimiento económico basado en la economía de servicios.

Los patrones del cambio demográfico urbano en Europa Occidental son complejos y variados. En la mayoría de los países de esta zona, sobre todo en Irlanda, Reino Unido, Bélgica, Francia y Alemania, el entramado nacional urbano refleja a la vez el crecimiento, el estancamiento y la disminución de la población.

El cambiante contexto económico y social de Europa Central y Oriental ha tenido importantes repercusiones en la evolución demográfica urbana. La pérdida de población en esta región a afectado tanto a las ciudades pequeñas como a las capitales, a pesar de las fuertes tasas de crecimiento económico registradas en muchos casos. Esta tendencia obedece fundamentalmente al estancamiento del cambio demográfico natural, derivado de una población envejecida, aunque también existe una importante migración desde el centro urbano hacia el extrarradio.





En el Sur de Europa muchas ciudades han estado creciendo en los últimos años. La población urbana de Portugal se concentra alrededor de Lisboa y Oporto, donde se encuentran la mayor parte de las actividades económicas del país. En las décadas de los 60' y 70' la urbanización fue impulsada principalmente por el desarrollo económico y la migración rural hacia la ciudad; en las últimas décadas, Portugal, que previamente había visto niveles considerables de emigración, ha experimentado altos niveles de inmigración, en particular de Europa Oriental, países africanos de habla portuguesa y Brasil.

En el periodo comprendido entre 1996y2001,untercio delas ciudades europeas creció a un ritmo superior al 0,2 % al año, otro tercio conservó estable su población (tasas de cambio demográfico que oscilan entre un -0,2 % y un 0,2 %) y otro tercio experimentó un marcado descenso de su población. Lastasas de crecimiento de la población más elevadas se registraron en España, donde algunas zonas urbanas experimentaron incrementos medios anuales del 2 % o superiores. En prácticamente todas las ciudades, los barrios del extrarradio crecieron y, si se redujeron, lo hicieron menos que el núcleo urbano.

Cambio de población en las ciudades - de 0 a 14 años. 1991-2001

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]

Población municipal (año 2001)

-  más de 1 mln de habitantes
-  de 250.000 a 1 mln de habitantes
-  de 100.000 a 250.000 habitantes
-  menos de 100.000 habitantes

Cambio de población en las ciudades - de 14 a 64 años. 1991-2001

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]

En las ciudades de Castilla y León también se detecta una variedad de situaciones, confirmando la evidencia de que las ciudades crecen, en el periodo 1991-2001, frente al conjunto de la Comunidad que pierde habitantes (-3,5% de población en la década 91-01).

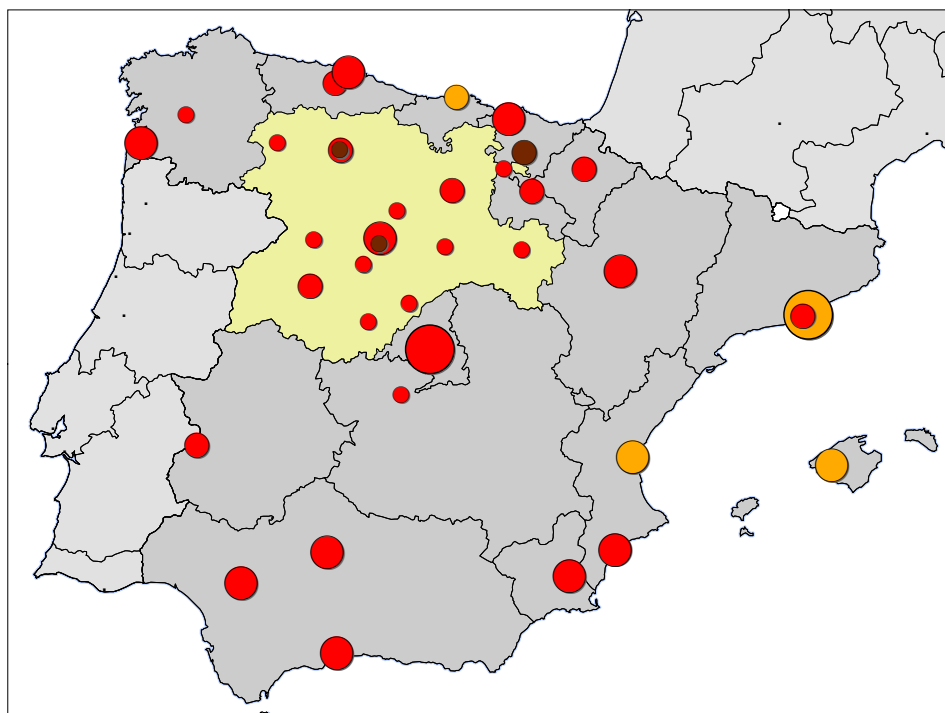
Hay ciudades que confirman el crecimiento mayor de las ciudades españolas: Laguna de Duero tiene un excepcional +53,21% (pasando de 11.625 a 17.881 habitantes) Medina del Campo (+39%), San Andrés del Rabanedo (+14,66%), Soria (+7,9%), Ávila (+7,5%), Ponferrada (+3,5%) y Palencia (+2,4%).

Algunas tienen un papel más estable, como Zamora (+0,59%) y Aranda de Duero (+0,4%).

Otras se enfrentan a una importante pérdida de población: Miranda de Ebro (-1,7%).

Cambio de población en las ciudades - mayores de 65 años. 1991-2001

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]

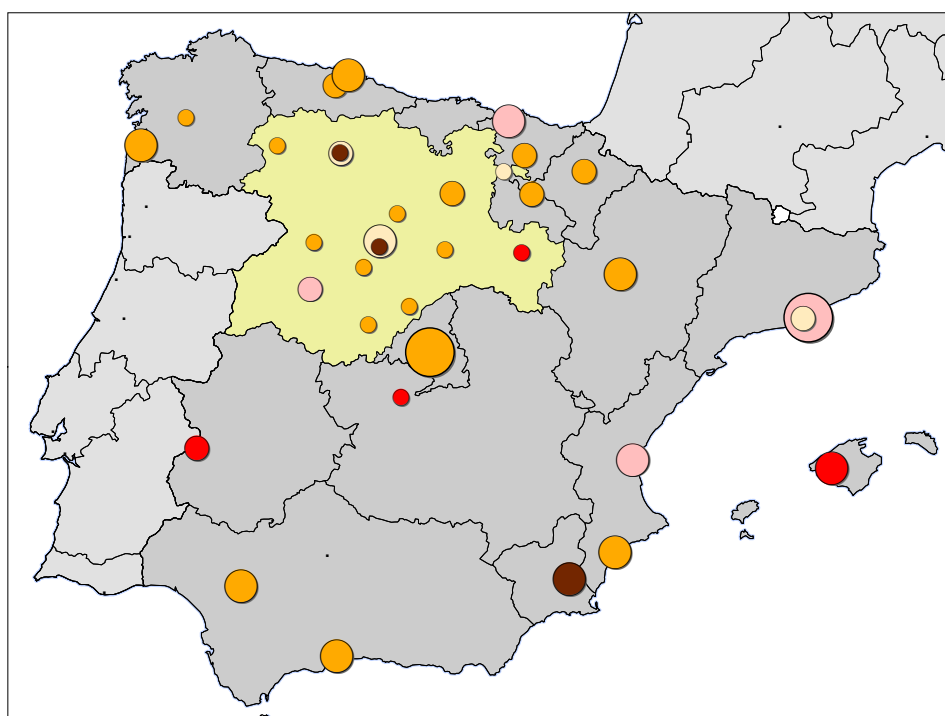


Porcentaje de cambio de población en la ciudad central (1991-2001)

- más del 0,3%
- de +0,15 al +0,3%
- de -0,15 al +0,15%
- de -0,3 al -0,15%
- menor de -0,3%
- datos no disponibles

Cambio de población en las ciudades - total de la población. 1991-2001

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: Data Base INE - Elaboración propia]



En Italia se observan claras diferencias. La pujanza económica del Norte, que ha ido acompañada en muchas ciudades por un gran crecimiento, en parte gracias a una inmigración con alto porcentaje de extranjeros, contrasta con el relativo estancamiento en muchas ciudades del Sur.

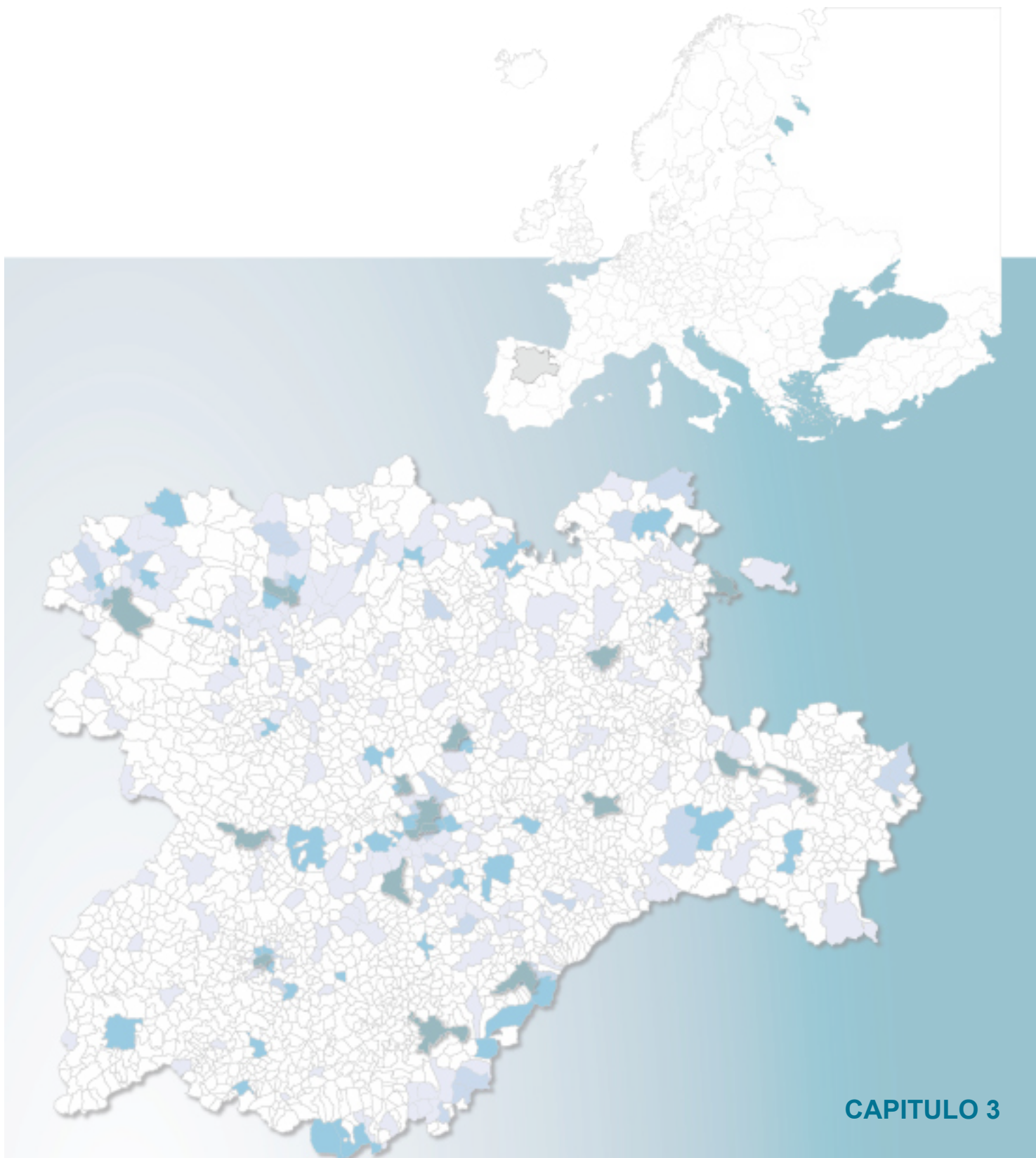
En el conjunto de España las ciudades ganan habitantes, salvo excepciones ligadas al crecimiento de las ZUA's y disminución de la población en los municipios, o ciudades, centrales. La inmigración (desde países de hispanoamérica, norte de África y del Este de Europa) en la última década no ha tenido precedentes. La falta de viviendas asequibles en las dos mayores ciudades, Madrid y Barcelona, es reconocida como un problema significativo; los precios de la vivienda en estas dos áreas urbanas se encuentran entre las más altas de Europa, especialmente en relación con los niveles de ingresos locales. Las formas tradicionales del mercado de la vivienda en España (alta tasa de vivienda en propiedad, promoción por parte del sector privado) han tendido a limitar la oferta de viviendas sociales, a pesar del reciente Plan Nacional de Vivienda. Por otra parte, en los años anteriores a la crisis inmobiliaria, la demanda ha ido en aumento, impulsada por los altos niveles de inmigración. Hay fuertes señales de que la segregación social (entre la clase media, por un lado y los grupos de población con bajos ingresos y de inmigrantes en el otro) está en aumento, especialmente en las zonas urbanas más grandes.

CONCLUSIONES: POBLACIÓN Y CAMBIO URBANO

Esta primera visión de conjunto de las ciudades europeas, en términos de tamaño, demografía y geografía, ha revelado que las ciudades a lo largo de toda Europa han de lidiar con problemas urbanos similares. En líneas generales, se pueden distinguir dos retos fundamentales: los problemas de las ciudades en crecimiento, y los síntomas de estancamiento y declive.

En las regiones urbanas más dinámicas, el crecimiento y el desarrollo traen consigo una serie de problemas cuya gestión presenta importantes retos para urbanistas, técnicos y responsables políticos. Suben las presiones sobre el mercado de la vivienda, lo que contribuye a la falta de vivienda asequible y a la suburbanización descoordinada, causa del incremento de las distancias en los desplazamientos, la congestión del tráfico y la degradación del medio ambiente. La construcción de nuevos negocios y centros comerciales en la periferia de las ciudades ha contribuido a la expansión suburbana y al aumento del uso del automóvil. Por ello, una cuestión clave a la que se enfrentan las ciudades en crecimiento es como desarrollarse de manera sostenible, integrando en su gestión cuestiones sociales, económicas y medioambientales.

Las ciudades que experimentan pérdidas de población se caracterizan generalmente por una serie de dificultades socio-económicas, de entre las cuales destaca un elevado desempleo. Existe una relación cíclica entre el declive económico, una baja tasa de natalidad y la emigración neta, en determinadas áreas urbanas con un pasado industrial y un presente en el que se tienen que enfrentar a grandes desafíos como consecuencia de la reestructuración económica.



CAPITULO 3

LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES

CAPÍTULO 3. LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES

RELEVANCIA DEL PIB DE LAS CIUDADES

Con el fin de impulsar su desarrollo económico y hacer de la Unión Europea la economía más dinámica y competitiva del mundo se ha establecido la denominada Agenda de Lisboa. Para ello hay que potenciar el conocimiento, la educación y la investigación, como herramientas que permitan crecer económicamente de manera sostenible, con más y mejores empleos y mayor cohesión social.

Uno de los principales motores de la economía son las ciudades, y son particularmente activas en este sentido las aglomeraciones urbanas. En casi todos los países europeos las zonas urbanas son las principales productoras de conocimiento e innovación, a la vez que se comportan como nodos de una economía mundial globalizada. Una ciudad competitiva, es aquella que cuenta con economía productiva, capaz de exponerse a la competencia externa y garantizar tanto la calidad como la cantidad de los puestos de trabajo. El principal indicador de la competitividad es el Producto Interior Bruto (PIB), aunque hay que considerar la calidad y sostenibilidad de los factores que intervienen en su cálculo.

Europa presenta una gran disparidad en la distribución de su actividad económica, apreciándose una clara división Este-Oeste. Los habitantes de las ciudades de los nuevos Estados miembros tienen un poder adquisitivo que es casi la mitad de la media de la Unión Europea. Son las ciudades del noroeste de Europa, como Londres, París, Ámsterdam, Bruselas o Hamburgo, las capitales de los Países Nórdicos, o las situadas alrededor de la región de los Alpes, como Munich, Viena y Milán, las que presentan unos niveles más elevados.

No obstante, y a pesar de esas disparidades, parece que los indicios apuntan hacia una cierta convergencia de los niveles de vida en las ciudades de Europa. El mayor crecimiento (en el periodo de la Urban Audit 1996-2001) se ha dado en la periferia europea, más que en sus áreas centrales. Las tasas de crecimiento más altas se han producido, en general, en ciudades de Europa Central y Oriental, en las ciudades griegas y españolas, en el Sur de Francia, Oeste del Reino Unido e Irlanda, aunque existen importantes diferencias regionales. En comparación con lo sucedido en regiones periféricas, el crecimiento económico ha sido mucho más lento en la parte central, tradicionalmente considerada como el corazón de Europa.

Es evidente que son las ciudades más grandes las que cuentan con un PIB mayor; sin embargo hay ciudades pequeñas, o de tamaño medio, muy ricas. Así, y en 2001, entre las ciudades españolas consideradas, la que tenía el PIB per cápita más alto era Pamplona (28.273 Euros/hab.), un resultado significativamente mayor que Madrid (26.729 Euros/hab.) o la tercera, Barcelona (26.669 Euros/hab.) con muchos más habitantes.

Ciudades próximas en el espacio pueden presentar comportamientos diversos, tanto a nivel de áreas geográficas, como incluso en una misma región. Una situación que se comprueba en Castilla y León, con provincias (no hay datos por ciudades) que tienen un PIB per cápita alto respecto de la media nacional, como Valladolid (20.072 Euro/hab., +23,6% de la media nacional) o Burgos (18.125 Euros/hab., +11,6%). Otras ciudades, quizás con un perfil menos industrial, están en línea con los valores nacionales, como Segovia (+0,2%) o Soria (-1,6%). En tanto que Palencia (-6,5%), León y Salamanca (-14,9% y -15,9% respectivamente) se sitúan por debajo de esa media y con mayor diferencia en los casos de Ávila (-20,5%) y Zamora (-27,1%). Son datos del 2001, equivalentes a los de la Urban Audit europea; sin embargo si los comparamos con los datos actuales, la variación es pequeña.

Castilla y León no repite lo que sucede en otras regiones europeas, donde hay cierta homogeneidad en la riqueza de las ciudades pertenecientes a un mismo entorno regional, en la mayoría de los casos. Ello se debe sin duda al tamaño de la Comunidad y a las diferencias subregionales, de manera que los perfiles de las economías urbanas son dependientes de situaciones territoriales muy diferentes. En términos absolutos el PIB de Castilla y León fue, en 2008, el 6º entre las Comunidades Autónomas, sólo por debajo de regiones mucho más pobladas (Cataluña, Madrid, Andalucía, Comunidad Valenciana) o con perfil específico, como el País Vasco. Con un peso del 5,3% en el PIB nacional,

Castilla y León permanece en la media del PIB per cápita del Estado. Pero si vemos la evolución del PIB per cápita entre 1995 y 2006 verificamos cierta convergencia entre las provincias.

	PIB per cápita 1995	% CyL	PIB per cápita 2007	% CyL
AVILA	9.138	86,3	19.940	88,1
BURGOS	12.823	121,1	26.645	117,7
LEÓN	9.549	90,2	21.224	93,7
PALENCIA	10.751	101,5	23.285	102,8
SALAMANCA	9.256	87,4	19.403	85,7
SEGOVIA	11.428	107,9	23.990	105,9
SORIA	11.812	111,5	22.086	97,5
VALLADOLID	11.960	112,9	25.171	111,2
ZAMORA	8.402	73,3	18.770	82,9

PIB de las provincias de Castilla y León. 1995-2007

[Fuente de los datos: Boletín Económico de Castilla y León nº21-2009]

LAS CIUDADES COMO CENTROS DE EMPLEO

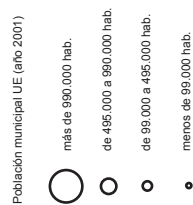
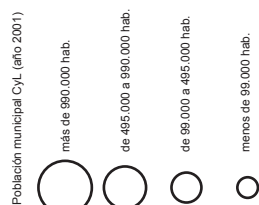
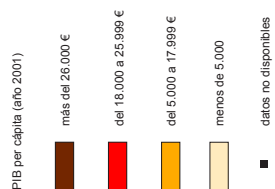
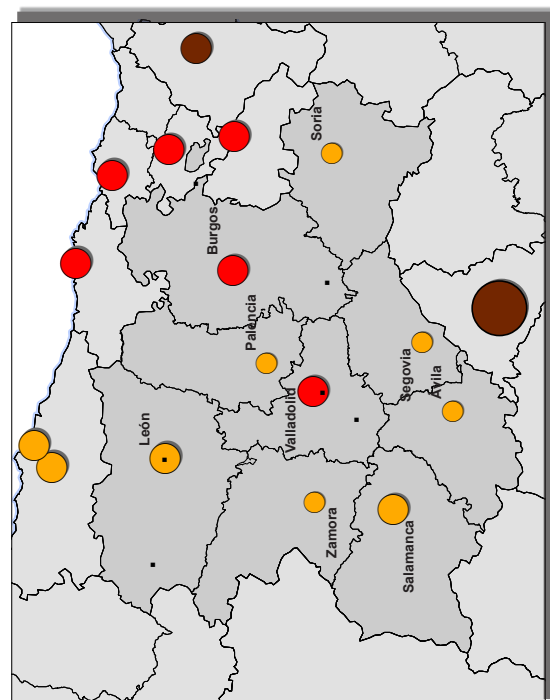
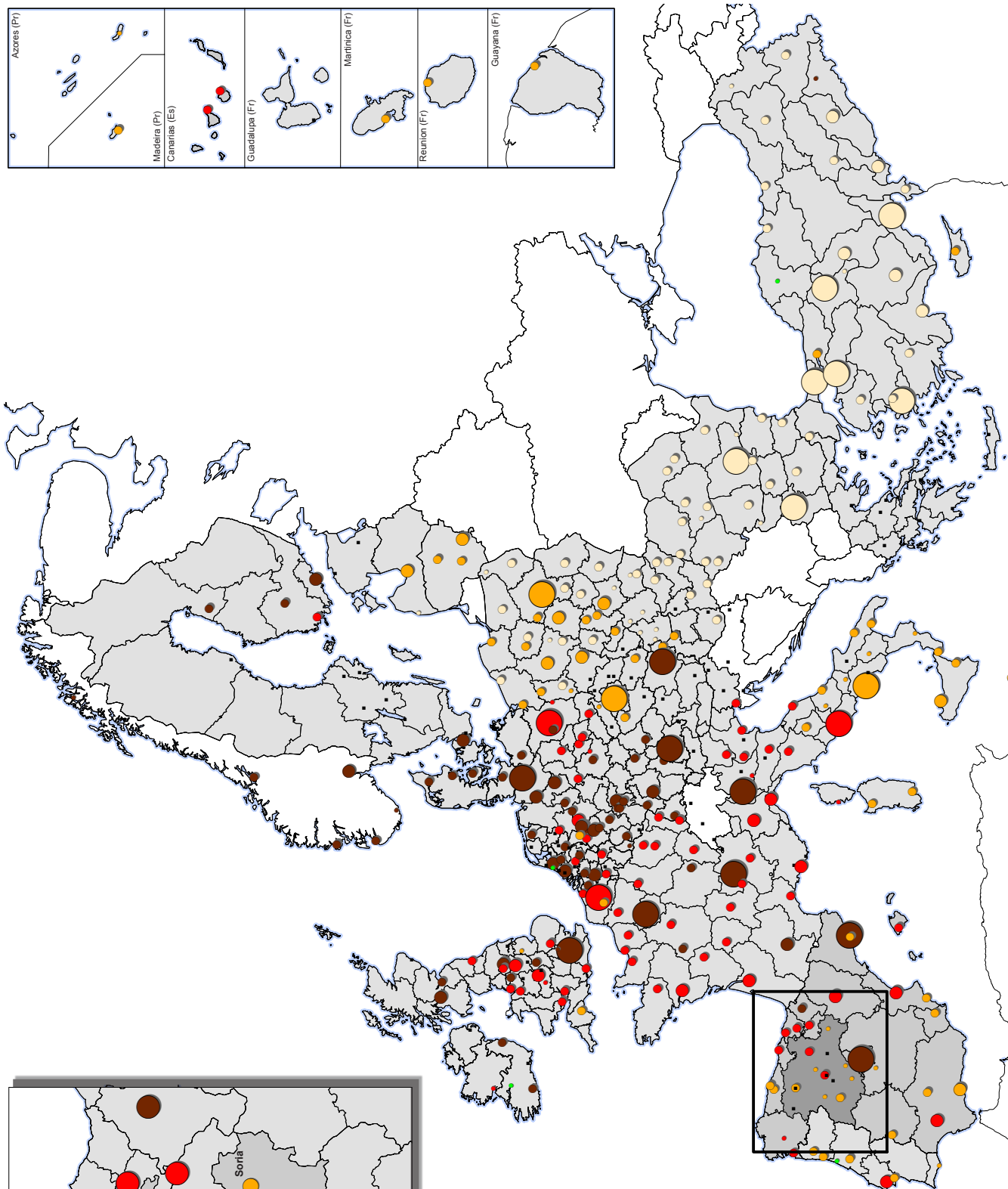
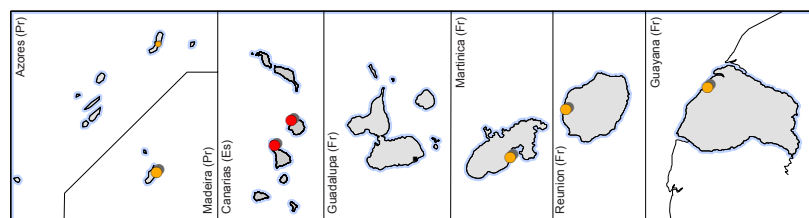
Las ciudades se caracterizan por su capacidad de generación y concentración de empleos, debido a su condición de centros de producción y transacción económica. Londres y París son los mayores centros generadores de empleo en Europa, seguidos por Madrid, Berlín, Roma, Hamburgo y Barcelona. No obstante, su situación como motores de desarrollo no siempre se traduce en tasas de empleo similares entre los ciudadanos (es lo que se conoce como la paradoja urbana: junto a grandes concentraciones de riqueza y empleo también se concentra un alto número de personas desempleadas y marginadas). Sólo seis de cada diez ciudades de la Urban Audit tienen una tasa de empleo superior a la media nacional, sólo el 28% de las ciudades centrales tienen tasas de empleo superiores, y sólo el 10% tiene una tasa de empleo del 70% –objetivo de Lisboa fijado para 2010.

Las ciudades con mayor porcentaje de empleo suelen situarse en el noroeste de la Europa continental, en Dinamarca, Países Bajos y Reino Unido. En tanto que las tasas de empleo son inferiores a la media nacional en las ciudades de la AU de Grecia, Rumania y en la mayoría de las ciudades de Francia (al margen de París). Son particularmente bajas en Polonia, el Sur de Italia y en algunas ciudades de de Bélgica, el Reino Unido y Alemania.

Tengamos en cuenta que la tasa de empleo es alta si el porcentaje de población activa (personas entre 15 y 65 años) es relativamente pequeño con relación al resto de la población, y viceversa. Así, países europeos con bajas tasas de empleo, como Italia, Grecia o España, presentan un elevado número de su población en edad de trabajar; mientras, los países europeos con mayor tasa de empleo tienen un porcentaje relativamente bajo de personas en ese grupo de edad. Asimismo en la evolución de la tasa de empleo influye la participación femenina. En las ciudades de la Auditoría Urbana la participación de la mujer en el trabajo parece complementar, más que sustituir, los niveles tradicionalmente elevados de participación de los hombres; no hay muchos ejemplos donde el aumento de un género este acompañado por la disminución del otro. No obstante, de 1996 a 2001, el empleo femenino se ha desarrollado de manera más fuerte que el masculino. De media en las ciudades de la AU, la tasa de empleo femenino aumentó en un 0,4% por año, mientras que el empleo masculino disminuyó en un 0,5%. Las mujeres contribuyen considerablemente a las altas tasas de empleo en el Norte, Centro y Este de Europa, en contraste con la situación en gran parte del Sur.

Las ciudades de Castilla y León son sin duda los lugares que concentran más empleo en la Comunidad. Las ciudades con mayor porcentaje de empleo en el sector industrial son Valladolid y Ponferrada. Este perfil de “centros productivos” marca la realidad del empleo global y sus vulnerabilidades en tiempos de crisis. El paro en el año 2001 no es relevante hoy, aunque es necesario mostrarlo para compararlo con otros espacios. Sin embargo las ciudades de la provincia de Burgos, muy dinámicas, con Ávila, Segovia y Soria –con poco tamaño de su masa laboral– siguen registrando los menores índices de desempleo. El paro femenino, sin embargo, es alto en todas las ciudades salvo Soria (sin duda afectada por su poca dimensión) y Ávila.

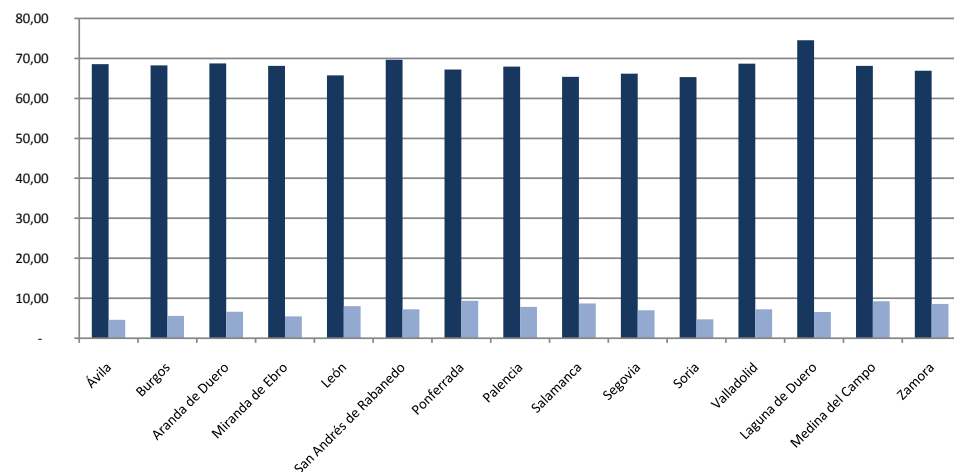
En el empleo de las “áreas urbanas” influyen las relaciones con el alfoz. Así Valladolid, Salamanca y León cuentan con más de 50.000 habitantes en su entorno inmediato (más de 88.000, la primera). También Burgos cuenta con gran cantidad de desplazamientos laborales desde un entorno regional más amplio. Por ello, en las “ciudades satélite” los desplazamientos por motivos de trabajo a otros municipios superan el 80%.



PIB provincial per cápita 2001

e: 1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

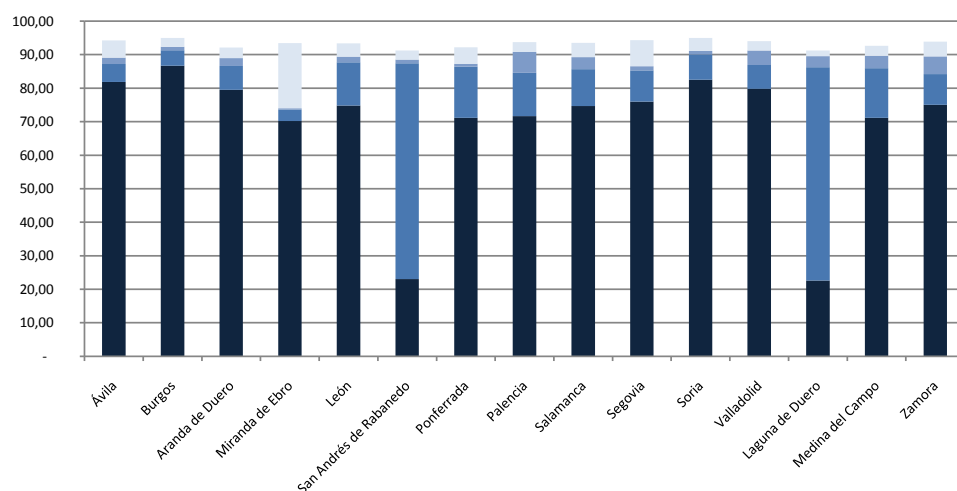
En el Consejo Europeo de Lisboa, de marzo de 2000, y con el fin de incrementar el nivel de competitividad de la Unión Europea y lograr un dinamismo económico sostenible, con más y mejores empleos y una mayor cohesión social, se plantea la Agenda de Lisboa, que hace referencia a las actuaciones destinadas a alcanzar un fin estratégico de desarrollo global. Para ello establece una serie de indicadores estructurales para vigilar el progreso en pos de los objetivos fijados. Aunque algunos de estos indicadores son aplicables a nivel nacional, algunos pueden medirse a nivel urbano, lo que permite plantearse el nivel de contribución de las ciudades de Europa a los objetivos establecidos.



■ % población potencialmente activa
■ tasa de paro (%)

Porcentajes de la población potencialmente activa y de la tasa de paro de las ciudades de Castilla y León. 2007

[Fuente: INEM]



■ personas que trabajan en otra C.A.
■ personas que trabajan en otra provincia
■ personas que trabajan en otro municipio de la provincia
■ personas que trabajan en el municipio

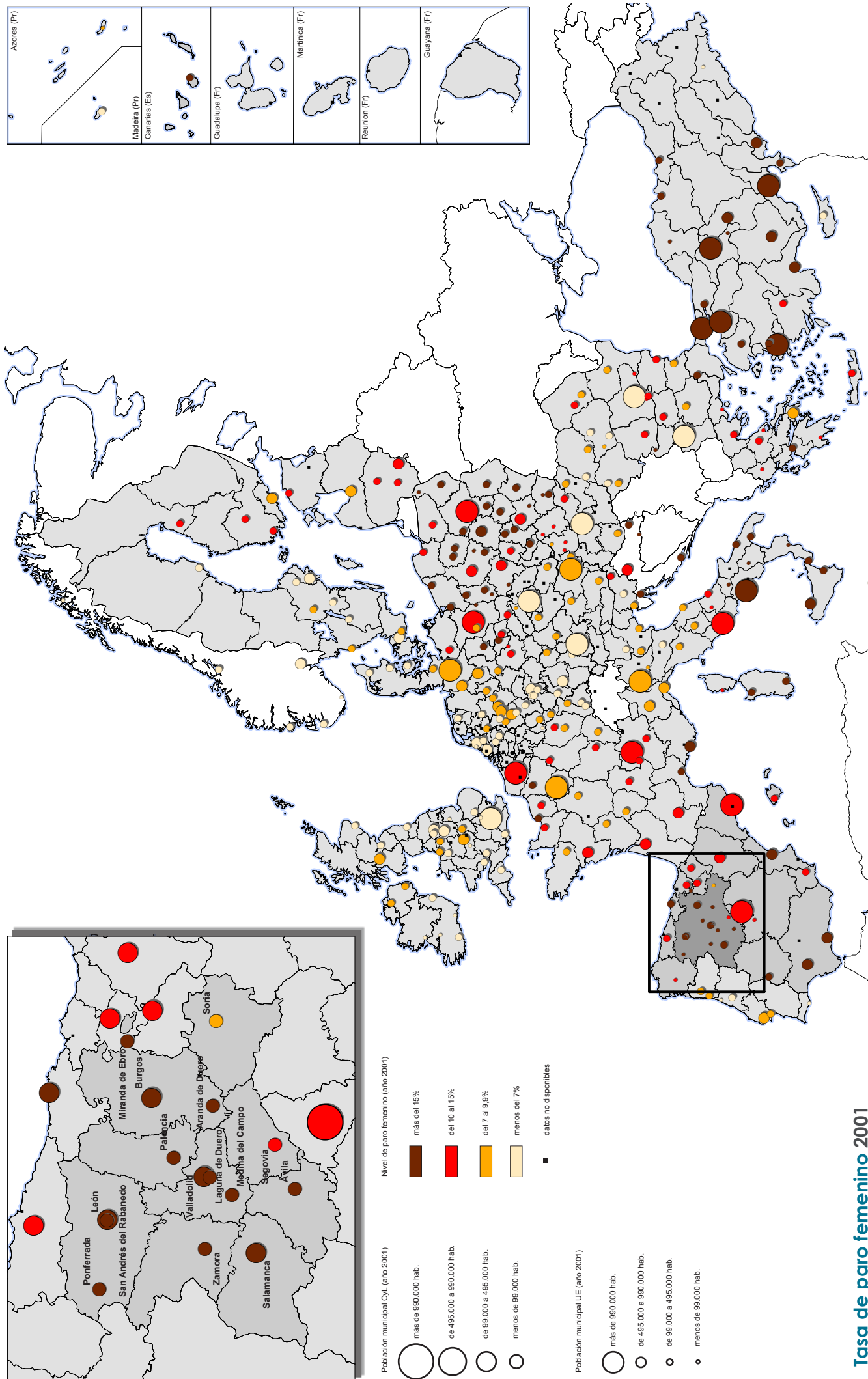
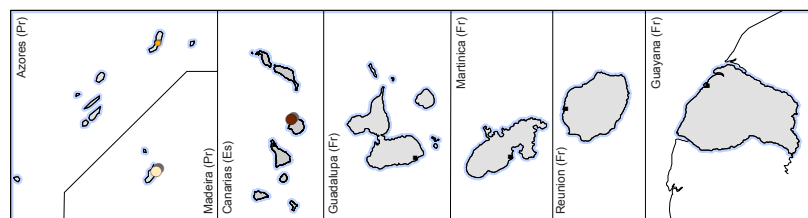
Movilidad laboral. 2001

[Fuente: INE. Censo 2001]

Con este fin, se han establecido unas variables que permitan medir su evolución:

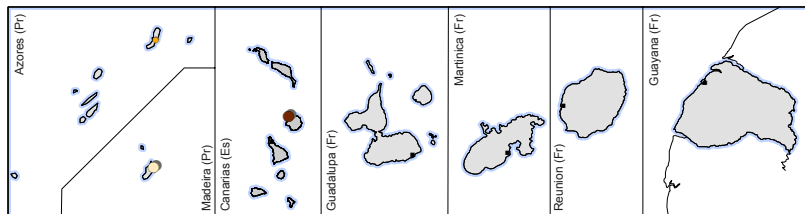
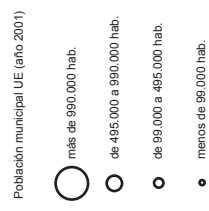
- PIB per cápita
- PIB por persona empleada
- Porcentaje de la población de 15-64 años con empleo
- Porcentaje de la población activa de 55-64 años
- Porcentaje de la población de 55-64 años parados continuamente más de un año
- Estudiantes en educación superior, en relación con los residentes de 15-24 años
- Porcentaje de población de 15-24 años parada durante más de seis meses

En relación con los indicadores planteados, hay que señalar la dificultad que supone no disponer datos sobre dos cuestiones relevantes como son el PIB municipal y los parados de larga duración, tanto entre la población joven como adultos. En cuanto al PIB de sus ciudades, se ha asignado, como establece la metodología aplicada, los valores provinciales a las capitales provinciales, sabiendo que se estaría subestimando ese valor, en la medida que en las capitales provinciales se sitúa un mayor porcentaje de empleo de los sectores industriales y de servicios, frente al resto de la provincia. De esta forma, siguiendo la metodología establecida por Urban Audit, cabe decir que en las ciudades del occidente de la Comunidad se observan unos bajos índices de PIB, tanto per cápita como por ocupado; mientras que es en Burgos y Valladolid donde están los niveles más altos. En cuanto a los niveles de ocupación, es en Soria, Segovia, Ávila y Burgos donde



Tasa de paro femenino 2001

e:1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

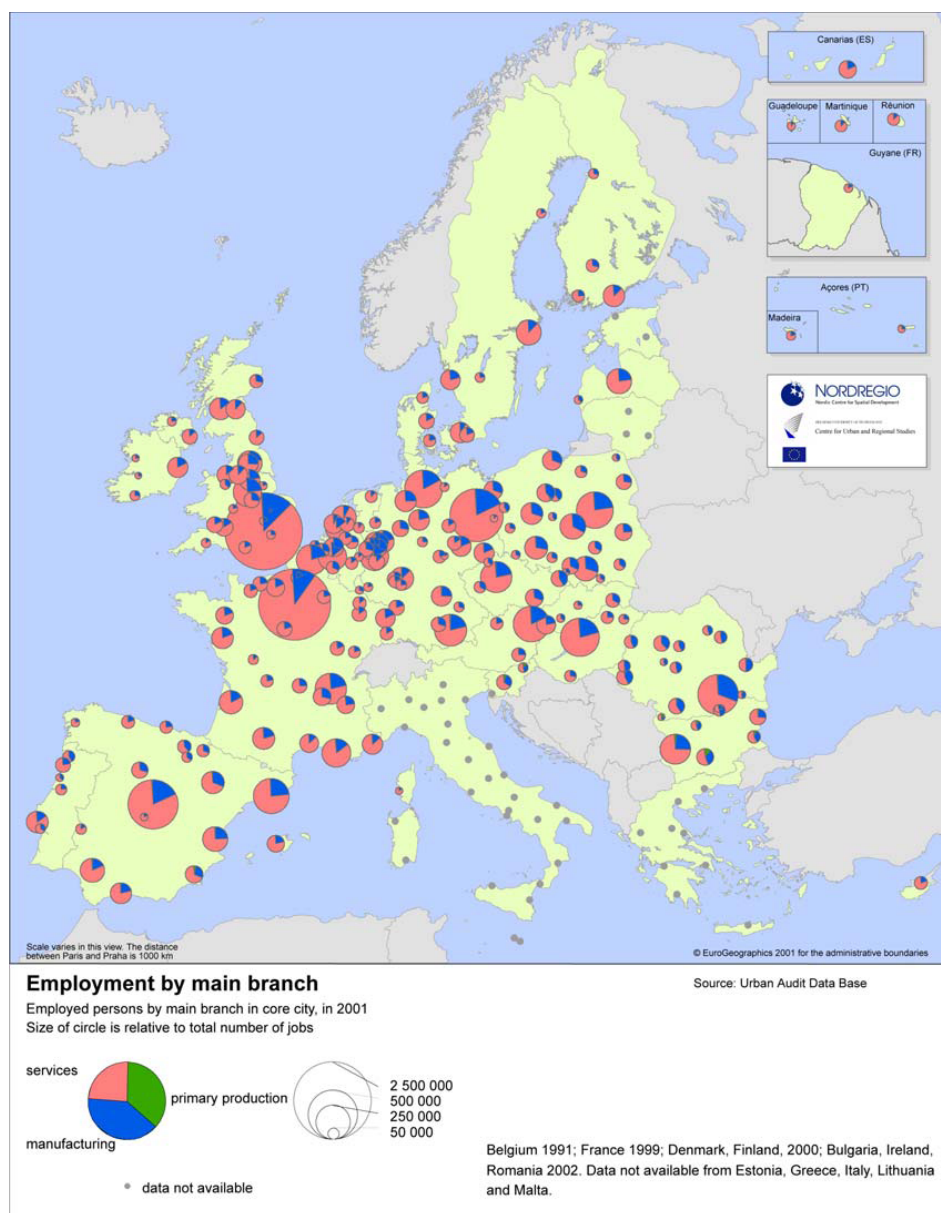


encontramos los mayores valores; de igual forma, lo mismo sucede con los niveles de paro, que ofrecen tasas más bajas. En cuanto a los datos sobre formación, tienden a ser mejores en las capitales provinciales y especialmente entre aquellas que cuentan con universidades públicas consolidadas, frente al resto de ciudades.

ESPECIALIZACIÓN ECONÓMICA DE LAS CIUDADES

Las economías urbanas europeas tienden a convertirse en economías de servicios. Este es el sector que cuenta con un mayor número de empleos y el que más nuevos empleos ha creado. En Europa Central y del Este, el sector servicios todavía no es tan dominante como en otras áreas, pero muchas ciudades están alcanzando los mismos niveles que en el resto de la Unión.

Entre los cinco mayores mercados urbanos de trabajo en la UE-27 (Londres, París, Berlín, Madrid y Roma), el empleo en el sector servicios representa entre el 80 y el 90% del total. Este porcentaje es alto en tres tipos de ciudades: en las capitales que tienen importantes funciones administrativas y/o son centros económicos relevantes (como las anteriormente mencionadas), en las ciudades vinculadas a la educación superior ("ciudades universitarias"), y en las ciudades medianas que actúan como suburbios "dormitorio" dentro de las grandes aglomeraciones urbanas.

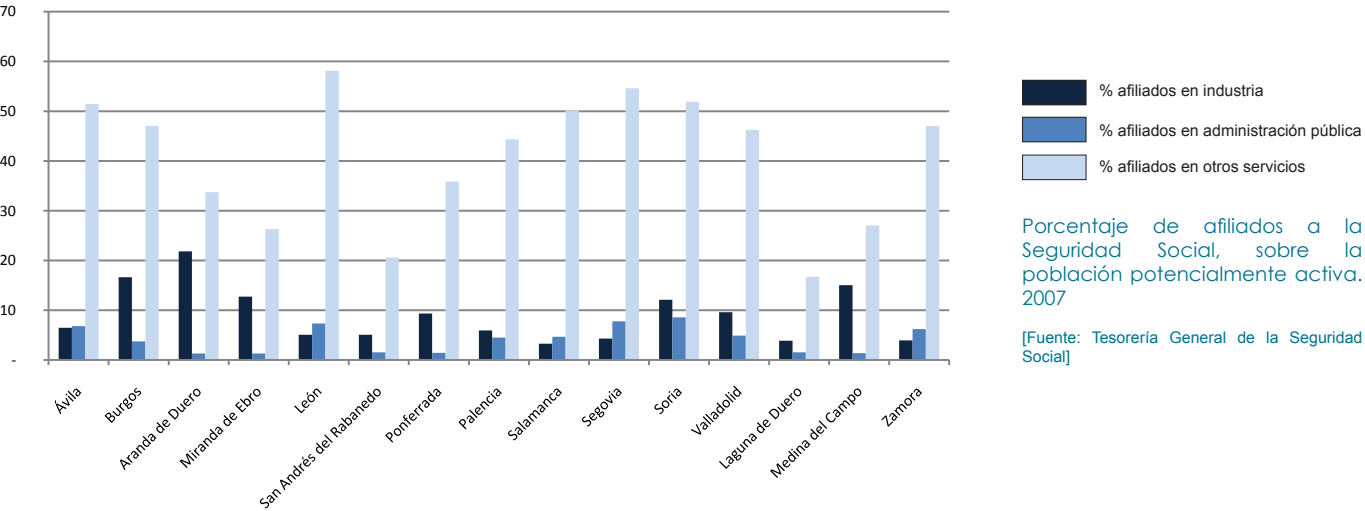
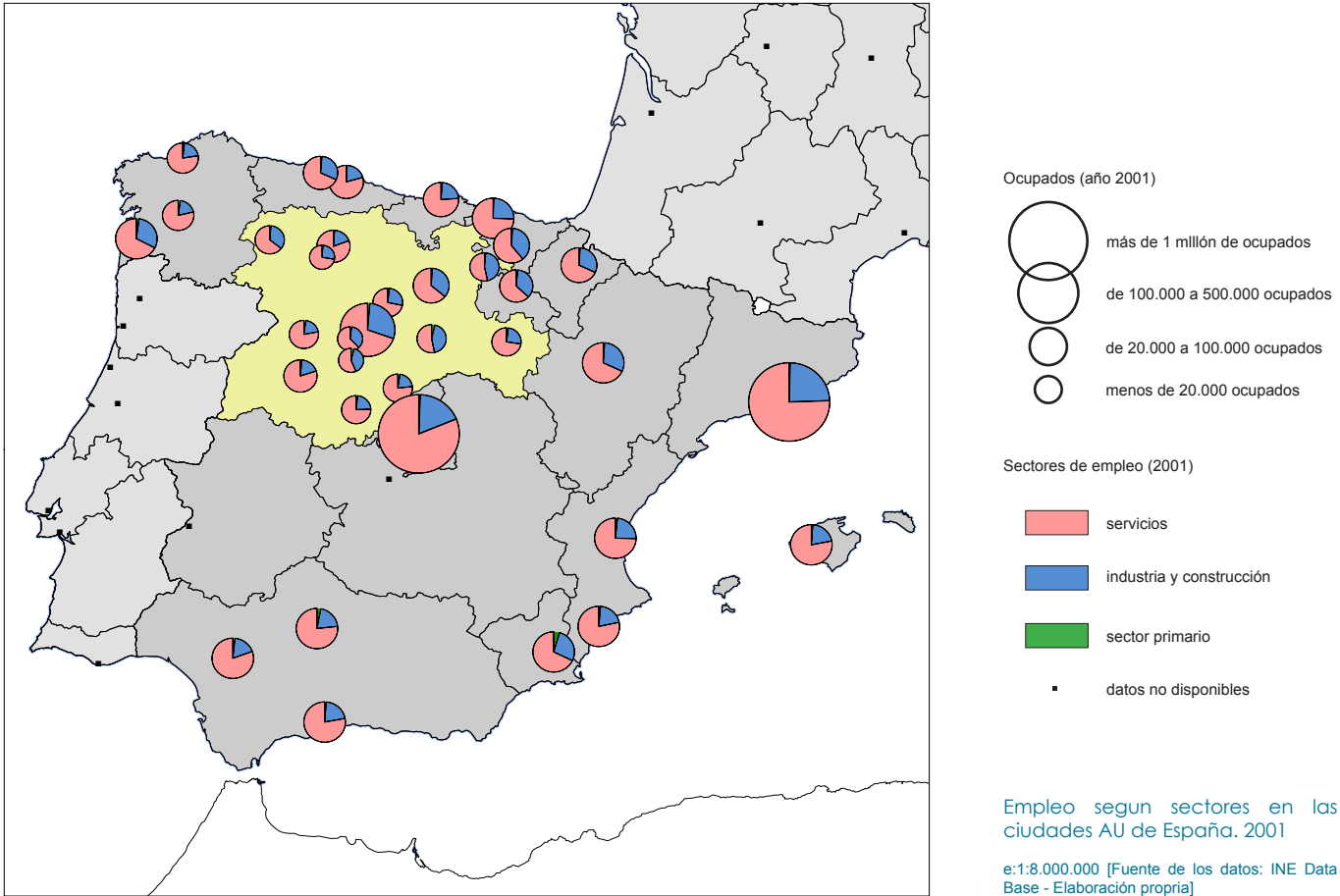


Empleo por sectores en Europa.
2001

[Fuente: European Union - Regional Policy,
State of European Cities Report - 2007 pag. 45]

La industria representa aproximadamente un cuarto del total del empleo en las ciudades de la UE-15. En general, las ciudades con mayor actividad económica en los sectores primario y secundario son menos dinámicas que las de mayor empleo del sector servicios, sobre todo las ciudades especializadas en servicios al mercado. Sin embargo, hay cierta estabilidad en el perfil del empleo urbano; así, tanto las ciudades de más rápido crecimiento como las ciudades en declive tienen una estructura económica que varía poco de la media. Evidentemente, la relación entre crecimiento económico y estructura económica es compleja en las ciudades.

En Castilla y León, salvo en las ciudades de la provincia de Burgos, Valladolid y Ponferrada, donde el empleo industrial es mayor que la media (muy relevante en la ciudad de Burgos, con un 25% del empleo en sectores industriales), el empleo se comporta de manera semejante a la media española. El empleo agrario, por su parte, sólo es relevante en Valladolid, Medina del Campo y Ponferrada.



El sector servicios es, por lo tanto, muy relevante en casi todas las ciudades, aunque presenta perfiles muy diversos según cada caso. Debemos tener en cuenta que tomando los resultados obtenidos a nivel europeo, una alta participación del sector público, de la banca y del comercio en el empleo se plantea como una característica de “ciudades en declive”. Ello nos permite establecer una diferencia complementaria entre las capitales de provincia, en función de este indicador. Salvo Valladolid, Burgos y quizás Palencia, el resto de las capitales provinciales aparecen “potencialmente” con este rango de “ciudades en declive”. En cualquier caso tenemos, por un lado las capitales de provincia, con un marcado perfil vinculado a los servicios públicos y privados –sobre todo Valladolid, Burgos y Palencia–, en segundo lugar cuatro pequeñas ciudades industriales –Ponferrada, Aranda de Duero, Miranda de Ebro y Medina del Campo–, perfil que en el caso de Medina del Campo es una condición compartida con su condición de “ciudad histórica”, y por último, están las dos ciudades satélite.

EL TAMAÑO DE LA CIUDAD Y LAS ECONOMÍAS DE ESCALA

Cuando se comparan las tasas de crecimiento del PIB entre distintas ciudades, se hace evidente que el tamaño es una variable importante para entender las dinámicas urbanas. Los datos de la Auditoría indican que las ciudades mayores de un millón de habitantes están entre las que más rápido crecen, con un PIB un 25% superior al resto de ciudades de la UE en su conjunto, e incluso un 40% sobre las medias nacionales. Su tasa de crecimiento también es superior a la media del propio país, hasta un 2% por año. Ejemplos de ello son Londres, Varsovia, París, Múnich, Praga o Budapest. En el caso contrario están Berlín y, sobre todo, Nápoles, con un PIB considerablemente más bajo que la media de sus países.

Es también habitual que las ciudades que tienen un tamaño que vaya de los 500.000 hasta 1 millón de habitantes actúen como centros económicos. En general, el PIB es alrededor de un 15% superior a los promedios nacionales; Düsseldorf, Riga, Bruselas, Poznan y Lisboa forman parte de esta categoría. No obstante, la contribución al PIB per cápita nacional tiende a disminuir sustancialmente con el tamaño. Ciudades con una población entre los 250.000 y los 500.000 habitantes presentan una menor aportación, y las ciudades cuyos habitantes oscilan entre los 150.000 y los 250.000 y entre los 100.000 y los 150.000 tienen una aportación inferior a las medias nacionales. Las ciudades más pequeñas (menos de 100.000) ofrecen una aportación aún menor, aunque su promedio de crecimiento se acerca más a la media nacional.

Entre los motivos que explicarían este descenso se puede señalar la mayor capacidad de atracción de las grandes ciudades, que reúnen cada vez más funciones y son menos dependientes del funcionamiento de su propia región. Las ciudades más pequeñas tienden a ser más dependientes de la evolución a nivel regional, lo que les da menos autonomía cuando pertenecen a regiones menos desarrolladas. También, las ciudades más grandes se benefician más de las economías de escala derivadas de la concentración de empleados, de mayor actividad (tanto de apoyo como de competencia), y de servicios avanzados a las empresas. El atractivo de las ciudades también se apoya en el nivel de los servicios prestados, bienes educativos y culturales. La combinación de estos factores explica por qué las empresas tienden a situarse en las grandes ciudades, aunque el coste de la vida es más alto.

Sin embargo, sería erróneo generalizar los resultados y deducir que las ciudades medianas y pequeñas contribuyen poco a la riqueza nacional y a la consecución de los objetivos de Lisboa. Algunas ciudades, sobre todo las alemanas Darmstadt, Mainz y Friburg, hacen una contribución positiva a las medias nacionales del PIB y tienen buenas tasas de crecimiento.

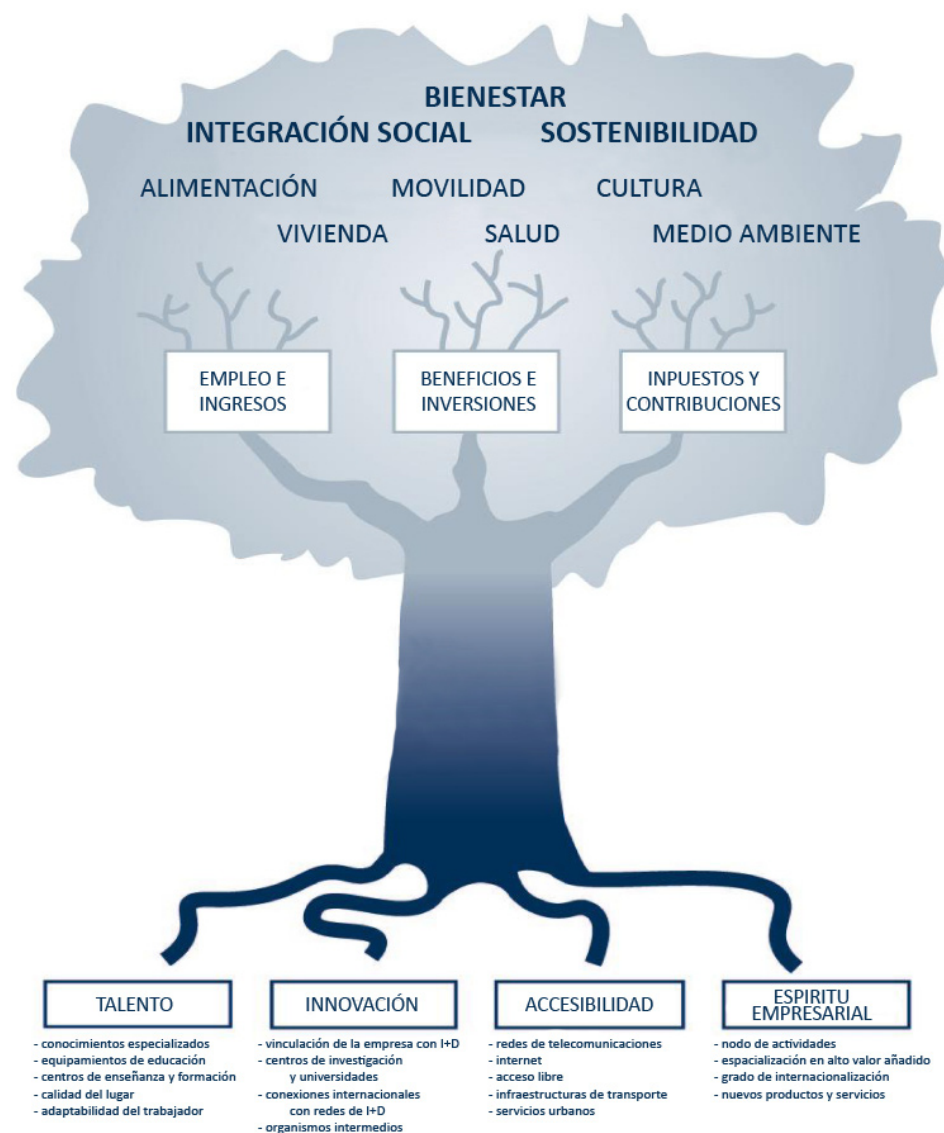
No obstante, el tamaño importa, incluso entre las ciudades medias. Es evidente que este factor, más allá de la explicación neoclásica sobre las “economías de escala o de aglomeración”, es inevitable.

Valladolid tiene indicadores más favorables por factores de dimensión. A la vez, su relativa pequeña dimensión la sitúa a distancia de otras ciudades españolas. Sin embargo, no todas las ciudades medias son iguales. Salamanca, León y Burgos permiten establecer perfiles urbanos y regionales. Salamanca es una ciudad muy dependiente del turismo y del sector público, sobre todo de su universidad; Burgos es una ciudad industrial con

una economía local muy vigorosa, comparable con las más dinámicas, de su tamaño, en España; León es una ciudad con cierta industrialización, pero en decadencia y hoy se caracteriza por su rol de “capital provincial”. Podemos establecer los perfiles del resto de las ciudades de la Comunidad en comparación con los de las ciudades principales.

LOS MOTORES DE LA COMPETITIVIDAD URBANA

Entre los factores que justifican las diferencias en el desarrollo económico de las ciudades hay que señalar: innovación, talento, espíritu empresarial y accesibilidad, elementos que configuran el “árbol de la competitividad”.



El Árbol de la competitividad: motores de la competitividad urbana. 2007

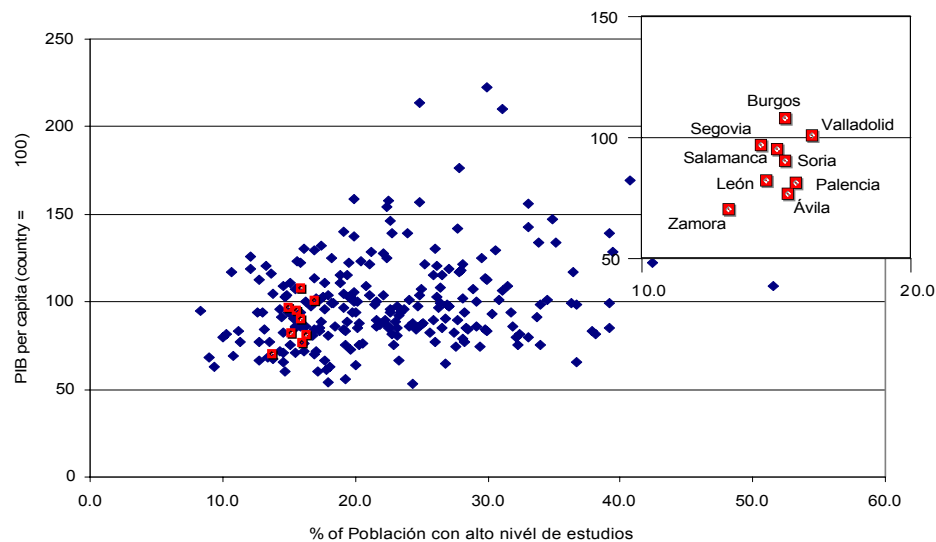
[Fuente: ECORYS Competitiveness Programme]

- La innovación es el primer factor de competitividad urbana. Puede ser resultado de líneas de investigación de vanguardia que redundan en empresas locales o de inversión extranjera directa, y constituye la base de una red internacional de relaciones académicas y comerciales. En otras ocasiones, la clave de la innovación está en la universidad y su interrelación con las industrias locales.

- La iniciativa o espíritu empresarial puede derivar de una larga tradición empresarial, de la inversión exterior, de la deslocalización de empresas nacionales o de alto nivel de iniciativa local. Algunas ciudades también tienen una cultura más predispuesta a asumir riesgos que otras. No obstante, el espíritu empresarial también puede reflejar la escasez de puestos de trabajo regulares.

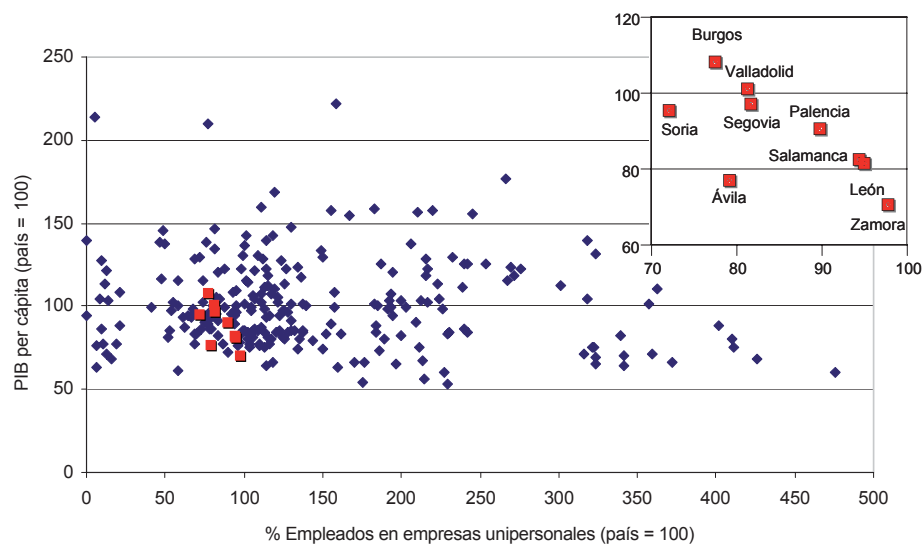
Perfil económico y motores de competitividad: el papel de la innovación. 2009

[Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]



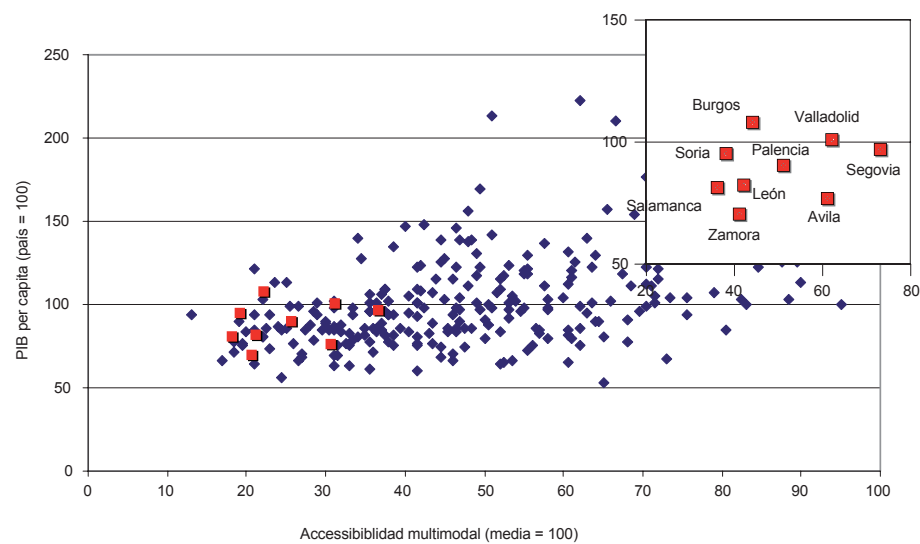
Perfil económico y motores de competitividad: espíritu empresarial. 2009

[Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]



Perfil económico y motores de competitividad: la conectividad. 2009

[Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]



- El talento impulsa la competitividad. Las ciudades con mayor proporción de personas con alto nivel de educación tienden a tener niveles de PIB por encima de la media nacional, por lo que es necesario invertir en educación y atraer población con una elevada formación, tanto a nivel nacional como internacional.

- La conectividad, desde la comunicación, el intercambio de bienes, personas e información entre las ciudades, se puede dividir en dos componentes. En primer lugar, la accesibilidad, que implica todos los modos de transporte. El segundo aspecto es el acceso a las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). La AU muestra una relación entre actividad económica y conectividad: las ciudades europeas con mayor índice de accesibilidad (100 o superior) tienden a tener mayores niveles de PIB. En tanto que ciudades con índices más bajos (80 puntos o menos) tienen generalmente menor actividad económica.

No es fácil trasladar todo esto a las ciudades de Castilla y León. Entre las distintas variables aquí analizadas, las ciudades de la Comunidad se comportan de un modo bastante homogéneo, ya que no destacan grandes diferencias entre ellas (las vemos agrupadas en los gráficos anteriores).

En las ciudades medias, la variable de transporte multimodal es irrelevante en relación con las grandes, siempre mejor servidas. Valladolid destaca siempre por un comportamiento más equilibrado en su perfil de innovación. Burgos y Valladolid son las ciudades con más PIB per cápita, pero son León y Salamanca las que más capacidad empresarial muestran, asociada al indicador (sólo relativamente acertado, por su perfil más cuantitativo que cualitativo) de empresas unipersonales. Segovia y Valladolid son las ciudades más accesibles; ahora bien, ello se debe a su relación con Madrid hoy privilegiada por el AVE, una realidad que pronto va a afectar a otras ciudades.

TIPOLOGÍAS DE COMPETITIVIDAD URBANA

La definición de tipologías urbanas es para la Auditoría Urbana una herramienta de trabajo dirigida a comprender mejor la dinámica socio-económica de la ciudad. Los tipos de la ciudad se definen desde su núcleo urbano central, no por las grandes áreas urbanas. La competitividad urbana se explica por la localización geográfica y por el tamaño de la ciudad, por su estructura económica y por las economías de escala u otros factores de competitividad. De todas estas variables surgen los tipos de ciudad, capaces de ofrecer una mejor comprensión del perfil urbano y de proporcionar una base para la comparación entre ciudades.

La tipología se asienta sobre los siguientes criterios:

1. Tamaño. La dinámica, las oportunidades y las amenazas son diferentes en función del tamaño de la ciudad.
2. Estructura económica. La actividad económica, si está muy vinculada a una ciudad, puede definir su tipología. Existen ciudades portuarias, ciudades industrializadas, ciudades universitarias, ciudades turísticas, centros administrativos, etc.
3. Actividad económica. Ciertas ciudades son potencias económicas, en términos de riqueza, crecimiento y oportunidades de empleo; otras ciudades tienen una menor actividad.
4. Factores de competitividad. Son los cuatro elementos clave: innovación, espíritu empresarial, talento y conectividad.

Partiendo de estos criterios, las ciudades europeas se pueden agrupar en un total de trece tipologías.

Destacan en primer lugar los centros internacionales, que operan a nivel europeo, o mundial:

- Knowledge Hubs (centros de conocimiento), con una relevancia a nivel internacional y en la vanguardia de la industria, el comercio y los servicios financieros. Están bien conectados con el mundo y se apoyan en un alto nivel de talento e iniciativa.
- Established Capitals (capitales consolidadas), con una amplia historia a sus espaldas, presentan una base económica diversificada y alta concentración de riqueza, lo que las posiciona sólidamente en la parte superior de sus estructuras urbanas nacionales.
- Re-invented Capitals (capitales reinventadas), han realizado cambios drásticos, transformándose y creciendo hasta convertirse en los motores de actividad económica en los nuevos Estados miembros.

En segundo lugar, encontramos una tipología de polos especializados, Specialised Poles, que asumen importantes funciones en un nivel nacional, y desempeñan un (potencialmente) importante papel internacional en algunos aspectos de la economía urbana:

- National Service Hubs (núcleos nacionales de servicios), cumplen funciones clave a nivel nacional, y con frecuencia ejercen el papel de capital en algunas funciones del sector servicios.
- Transformation Poles (polos de transformación), en un proceso de cambio desde un pasado industrial, cuentan con una buena gestión orientada hacia el desarrollo de nuevas actividades económicas.
- Gateways (ciudades portuarias), grandes ciudades con infraestructuras portuarias y/o estaciones, que manejan grandes flujos de mercancías y pasajeros internacionales.
- Modern Industrial Centres (centros industriales modernos), con una alta actividad económica basada tanto en empresas multinacionales como locales de exportación al extranjero, tienen altos niveles de innovación tecnológica.
- Research Centres (centros de investigación), con relevancia a nivel internacional como centros de investigación y educación superior, incluidas la ciencia y la tecnología relacionadas con las actividades empresariales.
- Visitors Centers (centros de visitantes), basan su economía en un sector servicios orientado hacia el turismo, y reciben un gran número de visitantes, tanto nacionales como extranjeros.

En tercer lugar, hay un gran número de polos regionales, Regional Poles, base de las economías regionales en Europa:

- De-industrialised Cities (ciudades desindustrializadas), con un importante pasado industrial, se encuentran actualmente en declive o en recesión.
- Regional Market Centres (centros regionales de mercado), desempeñan un papel central en comercio, servicios financieros y ocio en un ámbito regional.
- Regional Public Services Centres (centros regionales de servicios públicos), cumplen una función central en su región, en particular en la administración pública, la salud y la educación.
- Satellite Towns (ciudades satélite), con una importante función residencial y económica, dentro de una aglomeración urbana más amplia.

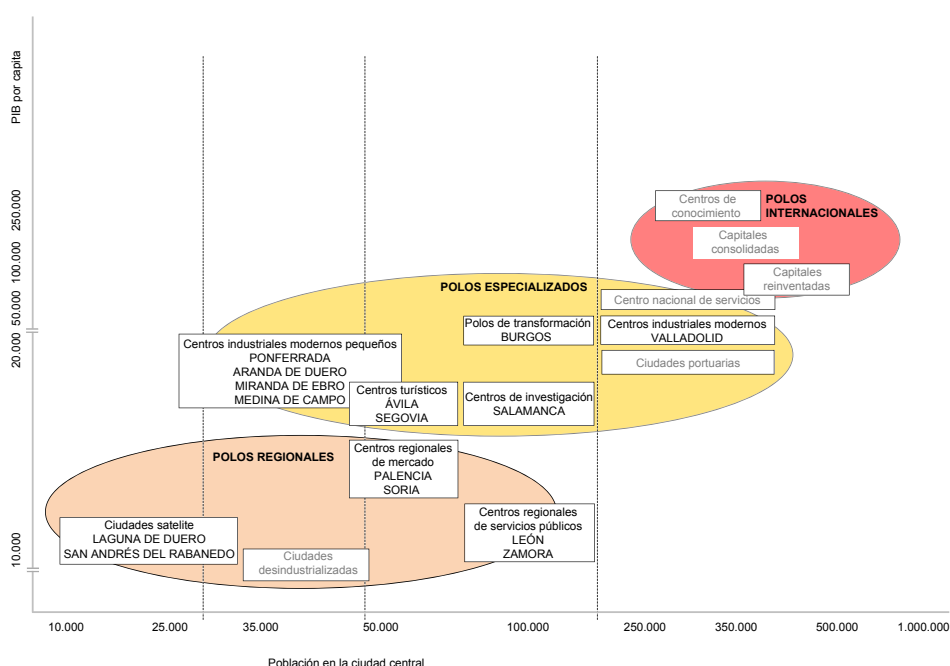
Como ya se ha indicado, la tipología se asienta sobre diferentes criterios: económicos, tomados desde un punto de vista tanto estructural como de actividad; o sobre factores de competitividad, fundados sobre la innovación, el espíritu empresarial, el talento y la conectividad. Estos aspectos pueden llegar a ser parecidos en ciudades de muy diferente dimensión, por lo que el tamaño es el otro criterio fundamental a la hora de reconocer la dinámica real de las ciudades, sus oportunidades y amenazas, y su influencia en un territorio más o menos amplio.

Uno de los aspectos más atractivos del "Informe europeo sobre el estado de las ciudades" es su propuesta de tipología de ciudades, que aúna una perspectiva cualitativa a la base cuantitativa. A partir de una diferenciación por tamaño y PIB per cápita, como ejes clave de los perfiles urbanos, se añade una caracterización específica que pretende destacar el rango más sobresaliente de los tipos urbanos. Estos se agrupan, en posición descendente, en relación con los dos factores básicos señalados, en polos regionales, especializados y regionales.

Lo mismo se puede hacer en Castilla y León, más allá de sus variaciones, alargando el dominio de definición para poder incluir ciudades de menor tamaño. Valladolid, ciudad analizada en la Urban Audit, partiría de su posición en el segundo nivel, de polos especializados, dando continuidad como "enclave" a nuestro informe en relación con el europeo.

Las tipologías de las ciudades de Castilla y León. 2009

[Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia]



En consecuencia, nos encontramos en la dificultad de utilizar una tipología definida para ciudades que en general superan los 100.000 habitantes, o ciudades un poco más pequeñas pero con gran influencia en sus ámbitos regionales y nacionales. Para aplicar estas tipologías a las ciudades de Castilla y León, muchas de las cuales no superan los 50.000 habitantes y tienen un peso relativo a veces sólo en un ámbito local, necesitaríamos establecer, al menos, un 4º rango urbano, por lo que hablaríamos de polos subregionales. Sin embargo preferimos estirar los tamaños urbanos de referencia hacia centros menores manteniendo el calificativo de “regionales”. Por otro lado, algunas de las tipologías no pueden ni siquiera plantearse en la Comunidad, como son los casos de la capital consolidada y de la capital reinventada, muy vinculados a las dimensiones y funciones de capitales estatales, y, lógicamente, la ciudad portuaria.

Por lo tanto, partiendo de los datos económicos –cuyo indicador más ilustrativo es el PIB– es posible emplear las tipologías definidas desde la Urban Audit europea, re-calificándolas con ajuste a su tamaño y sin alterar los perfiles generales del tipo, para adaptar el criterio del tamaño a los requisitos de Castilla y León. Por ejemplo, junto a Valladolid, clasificada como “centro industrial moderno”, por similitud de criterios, y salvando las diferencias de tamaño, tenemos a Medina del Campo y Aranda de Duero que son “centros industriales modernos / pequeños” o Ponferrada, que es un “centro industrial moderno / mediano”.

Pasaremos seguidamente a analizar los tipos de ciudades en función de las categorías seleccionadas para cada una de las ciudades de Castilla y León.

Ciudad	Rango/Tamaño	Tipología de ciudad
Ávila	Centro Mediano	Centro de Visitantes
Aranda de Duero	Centro Pequeño	Centro Industrial Moderno
Burgos	Áreas Urbanas	Polo en Transformación
Miranda de Ebro	Centro Pequeño	Centro Industrial Moderno
Ponferrada	Centro Mediano	Centro Industrial Moderno
León	Áreas Urbanas	Centro Regional de Servicios Públicos
San Andrés del Rabanedo	Centro Pequeño	Ciudad Satélite
Palencia	Centro Mediano	Centro Regional de Mercado
Salamanca	Áreas Urbanas	Centro de Investigación
Segovia	Centro Mediano	Centro de Visitantes
Soria	Centro Pequeño	Centro Regional de Mercado
Laguna de Duero	Centro Pequeño	Ciudad Satélite
Medina del Campo	Centro Pequeño	Centro Industrial Moderno
Valladolid	Áreas Urbanas	Centro Industrial Moderno
Zamora	Centro Mediano	Centro Regional de Servicios Públicos

POLOS EN TRANSFORMACIÓN

Transformation poles – Polos en Transformación	
Ciudades con una gran historia industrial, pero en camino hacia el cambio y el desarrollo de nuevas actividades económicas	
Características claves	Ejemplos
PIB por cápita parecido al nivel nacional Crecimiento de PIB parecido a la tasa de crecimiento nacional Alta tasa de parados Alta tasa de empleados en actividades industriales Baja tasa de empleo por trabajadores mayores	Plzen Glasgow Lille Turín Kaunas Birmingham Burgos

Los polos en transformación son grandes ciudades que se han visto en la obligación de realizar reformas en su sistema económico y a buscar nuevas oportunidades, debido a los grandes cambios nacionales e internacionales, para adaptar una economía tradicional basada en la industria. Con firmeza y agresividad, han buscado nuevas oportunidades aplicando estrategias económicas que les han proporcionado una salida positiva. El cambio en su estructura urbana ha sido también impresionante, reconstruyendo los barrios y actualizando los sistemas de transporte, aunque la mayoría de las ciudades han enfocado sus inversiones hacia sus centros, donde convergen la mayoría de los ciudadanos, trabajadores y visitantes, y donde los impulsos de la inversión tienden a generar más efectos derivados. En general, han realizado proyectos a gran escala, como la renovación de la planta de Fiat en Turín, la actualización del centro de Glasgow, o el área comercial “Bullring” de Birmingham. Leipzig y Dresde han invertido masivamente en la restauración de su patrimonio cultural, mientras que Heerlen ha convertido unas antiguas minas de carbón en una zona de importante valor ecológico. Manchester está emergiendo para ser una alternativa viable a Londres, en servicios y en cultura y artes, gracias a la renovación y mejora de la conectividad de su centro. Lille ha reestructurado su propia posición geográfica por la explotación de sus conexiones con el TGV.

Estos proyectos de transformación no han tenido el mismo éxito en todas partes. No obstante, las nuevas iniciativas han conseguido de alguna manera contrarrestar las tendencias negativas, mediante la creación de nuevas oportunidades. De hecho, el PIB y los niveles de crecimiento en los polos de transformación tienden hacia la media nacional, igual que su estructura económica y los niveles de desempleo. Otro problema con el que se encuentran es el reto de redefinir su identidad constantemente, sin olvidar un pasado y una historia propias, que en ocasiones se desdibujan ante la uniformidad urbana de las inversiones modernas en transporte e infraestructuras. Sólo con estrategias urbanas coherentes a largo plazo probablemente se conseguirá un desarrollo más duradero, armonioso y de mayor calidad, que consiga ganar la confianza de los ciudadanos y de los inversores.

Aunque no coincide en “todos” los indicadores con esta tipología, podemos incluir la ciudad de Burgos dentro de ella. Estamos ante una ciudad industrial consolidada, que puede caracterizarse como un “polo de transformación” con rango regional. Es verdad que su industrialización es relativamente reciente, si la comparamos con otros casos europeos, y que su tamaño, sobre todo al carecer de un área urbana relevante, es relativamente pequeño. Pero cuenta con el PIB per cápita más alto de la comunidad, muy próximo a la media europea y mayor que la media del Estado, y con un porcentaje de empleados en industria muy alto (22,7% en 2001 y en 2005 del 25%). Estamos, por lo tanto, con una ciudad de alto potencial de desarrollo endógeno y capaz de adaptarse al cambio, con factores más positivos que otras ciudades de este tipo, como su pequeña tasa de desempleo. Además, en Burgos hay cierto equilibrio entre una alta inversión del sector público y la capacidad de actuación del privado. Por último, la ciudad está reinvertiendo en su centro urbano de forma permanente y cuenta con proyectos estratégicos que complementan su perfil industrial, como el Museo de la Evolución Humana o el nuevo gran bulvar. Además es una ciudad que está mejorando tanto su conectividad –AVE, aeropuerto– como su perfil económico –Universidad, Parque Tecnológico, etc. No ha habido en Burgos “declive urbano”, pero si se detecta hoy un verdadero “renacimiento urbano”.

Transformation Poles – Polos en Transformación								
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Tasa de empleo	Tasa de empleados en actividades industriales
bg005c	Pleven	121.880	190.154	5.0	24	83	117	n/a
cz004c	Plzen	166.118	352.362	-0.3	65	94	67	33.6
de015c	Bochum	390.087	390.087	-1.9	124	107	78	28.4
de012c	Bremen	540.950	1.121.786	1.9	128	111	83	25.5
de010c	Dortmund	589.240	589.240	3.8	119	104	96	21.5
de009c	Dresden	478.631	903.586	2.3	94	82	147	18.7
de006c	Essen	591.889	591.889	1.0	141	122	77	20.8
de008c	Leipzig	493.052	912.064	0.1	87	75	174	19.2
de036c	Mönchengladbach	262.963	263.014	5.2	115	100	72	28.4
de022c	Mülheim a.d.Ruhr	172.332	172.332	3.9	118	103	61	28.6
fr023c	Caen	216.181	370.851	3.0	102	86	140	20.4
fr009c	Lille	1.091.438	1.143.125	2.3	100	84	144	20.4
fr017c	Metz	213.000	429.588	2.1	98	82	119	14.8
fr016c	Nancy	258.268	410.508	2.3	104	87	111	14.8
fr008c	Nantes	554.478	711.120	5.1	121	101	132	19.1
fr011c	Saint-Etienne	384.042	321.703	2.1	97	81	135	28.9
it004c	Torino	865.263	2.165.619	1.5	142	121	85	35.9
lt002c	Kaunas	379.706	461.079	5.4	42	99	176	n/a
nl008c	Enschede	150.449	608.827	3.2	111	83	39	20.6
nl010c	Heerlen	95.149	647.894	4.2	121	91	41	15.7
pt002c	Oporto	263.131	244.998	2.1	86	103	95	22.6
pl015c	Rzeszow	162.153	329.685	5.9	37	77	188	36.0
ro010c	Targu Mures	151.932	175.790	6.7	31	113	76	41.1
se003c	Malmö	259.579	522.857	4.1	114	94	91	19.4
si002c	Maribor	114.891	310.743	4.7	65	84	103	29.7
uk012c	Belfast	277.391	646.550	5.3	119	101	96	14.1
uk002c	Birmingham	977.087	2.335.652	2.9	117	99	95	23.6
uk009c	Cardiff	305.353	826.097	3.3	101	85	49	17.7
uk004c	Glasgow	577.869	1.749.154	3.0	115	97	108	16.2
uk003c	Leeds	715.399	715.399	4.4	143	121	51	21.1
uk006c	Liverpool	439.476	1.362.004	2.9	85	72	111	13.5
uk008c	Manchester	418.600	2.512.300	3.2	113	96	90	12.3
uk013c	Newcastle upon Tyne	259.531	795.169	3.4	109	92	80	13.8
Media		392.046	766.158	3.2	100	95	101	22.5
Es052c	Burgos	166.187	9.343	6,84	139	103,3	103,3	22,7

Polos en transformación. 2001

Se verifica la proximidad de Burgos a las medias en esta categoría, salvo el menor tamaño y la renta per cápita, más alta. Sin embargo, con otras categorías próximas, como la de "centro industrial moderno" o "centro regional de mercado" las diferencias son mucho mayores.

CENTROS INDUSTRIALES MODERNOS

Los centros industriales modernos son el motor de la producción internacional; en ellos se establecen sedes administrativas y fábricas de empresas multinacionales. Algunas de estas ciudades deben mucho a las empresas multinacionales, como Goteborg a Volvo, Clermont-Ferrand a Michelin, Tampere a Nokia o Zaragoza a Opel. Otras se dedican a actividades muy especializadas, como Aberdeen (perforaciones en alta mar) o Besancon (relojería). Otras ciudades han desarrollado grandes industrias modernas, como Valladolid (Renault), Pamplona (Volkswagen), Cork, Poznan y Arad. Otros ya tenían un pasado industrial, que han sabido adaptar a las nuevas actividades, como Tilburgo o Leicester.

Modern industrial center – Centros Industriales Modernos	
Ciudades plataforma de las empresas multinacionales y base de empresas locales que exportan al extranjero. Alto nivel de innovación tecnológica.	
Características claves	Ejemplos
Alta tasa de empleados en actividades industriales	Linz
Numerosas actividades basadas en servicios financieros y de intermediación	Augsburgo
Alta tasa de crecimiento de PIB per cápita	Vitoria-Gasteiz
Alta tasa de empleo	Tampere
Tasa de paro por debajo del nivel medio	Clemont-Ferrand
Alto porcentaje de estudiantes	Cork
Alta tasa de habitantes con alto nivel de estudios	Tilburgo
	Poznan
	Goteborg
	Valladolid

Los desafíos a los que se enfrentan los centros industriales modernos son la fuerte competencia que presiona a las multinacionales que requieren una constantemente reevaluación de sus estrategias. Las fábricas se ven amenazadas por el cierre o por una reorganización de manera constante. Para mantener su función productiva, las ciudades han de captar y retener empresas internacionales, proporcionándoles un excelente ambiente para la producción. Deben abordar cuestiones importantes, como la escolarización, la accesibilidad, la falta de espacio y los niveles de servicio; al tiempo que han de fomentar la innovación continua y apoyar la calidad tecnológica, basándose en las fortalezas existentes.

Al margen de esta espada de Damocles, las características de los centros industriales modernos destacan en la Auditoría Urbana. Sus niveles de PIB son un 10% superior a la media nacional, y su crecimiento es más elevado. Las tasas de empleo están torno a la media, mientras que el desempleo es ligeramente inferior a la media de las ciudades de la AU, (10% en lugar del 11%). Uno de cada tres trabajadores está empleado en la industria y en la construcción (frente a uno de cada cuatro en el resto de ciudades), y además el empleo en comercio, hostelería y restauración están bastante desarrollados. Estos indicadores apuntan a economías locales bastante competitivas y productivas. La cualificación de los trabajadores está en consonancia con esto, ya que el 22% tiene educación superior. Algunas ciudades tienen universidades bien desarrolladas, y atraen a un elevado número de estudiantes (por ejemplo, Graz, Tampere, Poznan y Wroclaw).

Caracterizada dentro de este grupo por el propio informe europeo, Valladolid es el área urbana más grande de la Comunidad, al tiempo que ocupa una posición central, no sólo en el territorio autonómico, sino en todo el cuadrante noroeste de la Península. Con casi 320.000 habitantes en la ciudad central y casi 90.000 en el alfoz, dobla a la segunda área urbana por tamaño. A ello se une el factor “capitalidad”, lo que suaviza o aminora algunas de las debilidades generadas por la incertidumbre de la industria.

La ciudad tiene una alta tasa de empleo industrial, aunque se trate de un indicador que hoy decrece. A la vez cuenta con otros factores que perfilan su “modernidad”: la universidad, el sector servicios, incluso la capitalidad. Se trata claramente de un polo especializado de rango regional y con influencia en su entorno nacional.

La dificultad para abordar las ciudades menores o medianas pero no capitales, como Ponferrada, exige abordar en esta categoría rangos urbanos menores. De hecho es un factor común de las ciudades no capitales de provincia de la Comunidad su condición de polos industriales, de tal forma que ha sido la actividad productiva lo que ha permitido acceder a dichos centros al rango urbano que hoy ostentan, y a mantenerse en él.

Por lo tanto situamos aquí, con correcciones en función de su tamaño y vínculos a la polaridad regional o subregional, las otras ciudades industriales de Castilla y León. Entre ellas destaca Ponferrada por tamaño e influencia en su “entorno comarcal”. Sin embargo las cuatro ciudades, no capitales, comparten muchos rasgos diferenciales: su interrelación con el campo, su dinamismo y su vocación de cambio.

Ponferrada es la tercera ciudad industrial de la Comunidad Autónoma, con un potencial muy claro. Medina del Campo, con un perfil histórico definido y con una tendencia cada vez mayor a depender de Valladolid –sería una “ciudad satélite” impropia– es sin embargo

un centro de empleo industrial (el 30%), y aunque no tenemos datos del PIB local ya que las referencias son provinciales, se ajusta a este perfil. También podríamos decir que es un “centro de visitantes” en potencia, bien localizado. En cualquier caso la agrupamos con Aranda de Duero y Miranda de Ebro, con coherencia clara al hacerlo, aunque de partida estas ciudades, mayores, parecen ajustarse mejor a este tipo.

Modern Industrial Centres – Centros Industriales Modernos													
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Tasa de empleo	Habitantes con alto nivel de estudios	Tasa de empleados en actividades industriales (%)	Tasa de trabajadores mayores	Tasa de paro	Tasa de empleados en actividades comerciales (%)	Num. de estudiantes per 1000
at002c	Graz	226.244	357.548	3.1	158	123	97	n/a	25.8	101	7.8	24.0	151
at003c	Linz	183.504	524.444	3.1	166	130	100	n/a	22.1	90	7.0	18.7	66
de033c	Augsburg	257.836	614.667	2.5	128	111	106	18.8	29.0	124	5.5	18.2	n/a
de017c	Bielefeld	323.373	1.286.897	1.7	119	103	98	19.7	27.0	121	7.8	21.4	81
de016c	Wuppertal	364.784	366.434	-0.3	119	103	98	17.9	30.4	118	6.5	17.8	40
uk016c	Aberdeen	212.125	438.996	4.8	125	128	101	35.1	28.6	102	5.0	19.0	94
es014c	Pamplona/Iruña	186.245	556.263	2.9	100	102	106	n/a	30.9	107	10.7	18.8	n/a
es009c	Valladolid	318.293	497.961	5.0	136	101	94	n/a	29.0	90	14.6	19.5	n/a
es012c	Vitoria/Gasteiz	218.902	288.793	3.4	103	106	107	n/a	38.3	103	9.9	18.7	n/a
es005c	Zaragoza	610.976	857.565	5.9	119	98	107	n/a	30.9	109	11.8	20.3	n/a
fi002c	Tampere	197.774	298.655	3.6	120	101	97	34.0	28.6	112	13.8	15.6	156
fr025c	Besançon	170.696	222.381	3.3	112	94	94	29.1	20.3	139	11.1	15.7	130
fr022c	Clermont-Ferrand	260.762	409.558	5.1	117	98	94	26.5	25.4	129	10.6	16.4	131
fr013c	Rennes	364.652	521.188	16.4	166	123	95	32.4	19.6	129	9.0	16.0	153
ie002c	Cork	123.062	311.479	0.5	123	105	88	20.5	25.9	85	8.7	20.2	76
it013c	Cremona	70.887	335.939	3.3	119	90	111	13.8	42.3	n/a	4.5	24.0	n/a
nl006c	Tilburg	195.819	443.992	5.2	49	101	96	22.3	20.8	77	3.5	20.3	106
pl008c	Bydgoszcz	383.213	583.091	3.1	45	94	83	17.3	38.2	101	18.7	13.7	110
pl017c	Gorzow Wielkopolski	126.336	188.795	8.2	63	130	73	15.9	39.8	97	24.3	11.6	53
pl005c	Poznan	571.985	1.011.172	3.7	53	109	84	26.1	30.6	132	14.7	18.9	250
pl007c	Szczecin	415.576	778.060	4.7	56	116	76	20.9	30.8	110	20.3	13.8	187
pt008c	Aveiro	73.335	73.521	-8.2	30	109	100	14.3	35.3	107	4.9	23.2	155
ro008c	Arad	172.759	194.556	5.5	28	103	88	14.6	44.5	32	5.4	17.6	52
ro009c	Sibiu	156.530	188.084	4.5	121	100	86	19.2	45.6	36	7.3	16.3	126
se002c	Göteborg	466.990	796.705	1.8	115	97	99	19.9	22.1	99	5.6	16.1	62
uk014c	Leicester	279.915	756.139	1.7	159	134	85	19.1	27.5	89	7.9	21.0	115
uk016c	Aberdeen	212.125	438.996	1.7	159	134	101	35.1	28.6	102	5.0	70.7	94
	Media	282.666	528.831	3.7	105	110	94	22.3	30.4	100	9.8	20.0	114
es061c	Aranda de Duero	29.942		n/a	n/a	108	98	11,8	43,1	112	12,9	12,2	142
es062c	Miranda de Ebro	35.925		n/a	n/a	108	101	10,3	45,2	101	12,1	15,1	146
es063c	Medina del Campo	19.907		n/a	n/a	101	96	9,2	41,87	n/a	12,14	27,3	n/a
es059c	Ponferrada	62.175		n/a	n/a	83	92	11,9	34,2	87	13,7	12,2	143

Centros industriales modernos. 2001

Valladolid pertenece a este tipo en la medida en que es el propio informe europeo el que la incluye. No hay duda que Ponferrada, con un esfuerzo reciente muy intenso para diversificar su economía y enriquecer su sistema de servicios pertenece a este tipo. A pesar de su tamaño también Aranda de Duero y Miranda de Ebro son centros urbanos industriales, aunque de pequeño tamaño. Algunos datos, como el PIB per cápita, no son exactos al tratarse de datos provinciales. Sin embargo es sorprendente la correlación de indicadores con la media del tipo.

CENTROS DE INVESTIGACIÓN

La imagen de referente que han desempeñado centros como el “Silicon Valley” a nivel mundial, o bien Oxford o Cambridge, en el Reino Unido, se ha constituido como modelo de Research Centres (centros de investigación). Los centros de investigación cuentan con activos basados en educación e instalaciones culturales, una oferta flexible de vivienda, un sistema de telecomunicaciones avanzados, en muchos casos una gran diversidad cultural, y suelen estar bien conectados a las grandes ciudades, lo que aumenta su atractivo. En términos de estructura económica, los centros de investigación están bastante equilibrados. Más importante es el éxito de la integración y la interacción entre los diversos sectores económicos. La sinergia es fuerte entre la investigación pública y privada, por ejemplo, o entre las empresas de servicios, comercio y fabricación.

Research centers – Centros de Investigación	
Centros de investigación y desarrollo, incluyendo también centros de estudios relacionados con actividades empresariales, bien conectados a nivel internacional.	
Características claves	Ejemplos
Ciudades de tamaño medio	Darmstad
Alta tasa de inmigración reciente	Karlsruhe
Presencia de comunidades internacionales	Oulu
PIB por cápita por encima del nivel medio	Grenoble
Alto porcentaje de estudiantes	Bolonia
Alta tasa de habitantes con alto nivel de estudios	Eindhoven
Alta tasa de empleados en empresas unipersonales	Coimbra
Alto nivel de accesibilidad	Cambridge
	Salamanca

Ciudades como Bolonia, Göttingen o Coimbra deben gran parte de su identidad a sus universidades. Otras se han desarrollado más recientemente debido a la inversión empresarial y ahora incluyen grandes centros privados de investigación, como Eindhoven o Stuttgart. Otros han surgido a raíz de decisiones gubernamentales sobre la ubicación de instalaciones de I+D, como Grenoble, Toulouse u Oulu. También de una mezcla fructífera entre universidades con larga tradición y una economía local dinámica y especializada (Friburgo, Gante, Karlsruhe).

A pesar de su modesto tamaño (alrededor de 200.000 habitantes de promedio en la ciudad principal), los centros de investigación tienen un alto PIB, cerca de un 10% por encima de su media nacional. Estas ciudades no tienen demasiada influencia en su entorno, lo que explica su crecimiento y sus porcentajes de desempleo, similares a las medias nacionales. No obstante, esta tasa de desempleo es significativamente más baja si nos referimos a los trabajadores de más edad, ya que el personal cualificado y con experiencia es más valorado que en otras ciudades de tamaño comparable. La iniciativa empresarial es otro factor clave: suelen tener mayores niveles de trabajadores autónomos que la media nacional. Pero el mayor activo de los centros de investigación radica, sin duda, en la enseñanza y la formación: casi el 20% de la población se compone de estudiantes y el 31% de los trabajadores tienen una educación superior. Muchos residentes, incluidos los trabajadores y especialmente los estudiantes, viven sólo durante períodos cortos: el 15% de la población de estas ciudades se ha movido en los últimos 2 años. Además, muchos de estos nuevos residentes han venido desde otros países de la UE o de fuera de ella.

Los centros de investigación demuestran que las ciudades no deben ser excesivamente grandes para ser económicamente fuertes y ricas. Algunos centros de investigación tienen siglos de tradición a sus espaldas. Sin embargo, para mantenerse en una posición puntera deben seguir invirtiendo en la educación. Han de mantener, y en lo posible mejorar, la calidad de vida, garantizar una buena accesibilidad por vía aérea. Muchos de los trabajadores especializados tienen requisitos muy específicos que deben cumplirse.

Salamanca es, ante todo, una ciudad universitaria. Por ello se incluye en este tipo, que también se corresponde con su tamaño. Además es un espacio cultural y patrimonial de excepción, por lo que es la ciudad, con diferencia, más visitada de Castilla y León. Sin embargo este es un factor complementario de su cualidad como “centro de conocimiento”.

Su universidad pública cuenta con centros de investigación de primer orden (como el Centro del Cáncer) y con un extraordinario potencial en las áreas de salud, con el complemento de una universidad rica en sus centros de humanidades. Además la ciudad tiene una posición consolidada en su condición de centro de congresos, con la estructura hotelera más fuerte de Castilla y León.

Este carácter, vinculado a su perfil de Ciudad Patrimonio Mundial, compensa algunas debilidades evidentes en relación con otras ciudades incluidas en el mismo tipo: su baja accesibilidad y la relativamente pequeña “capacidad empresarial”, medida en términos de empresas unipersonales. pero asociada al potencial de interacción universidad-empresa.

Research centers – Centros de Investigación													
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	Immigrantes de países UE (%)	Immigrantes de países non UE (%)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Habitantes con alto nivel de estudios	Empleados en empresas unipersonales	Nivel accesibilidad	Num. de estudiantes per 1000	Immigración reciente
be003c	Gent	224.685	395.986	1.9	4.7	2.1	136	111	n/a	113	137	210	7.2
de025c	Darmstadt	138.457	425.022	3.8	10.4	1.6	131	114	29.7	224	180	282	15.1
de027c	Freiburg im Breisgau	208.294	597.061	4.4	9.4	2.4	114	99	36.7	227	124	128	19.9
de021c	Göttingen	123.822	416.508	1.9	8.9	0.3	96	83	37.9	230	104	221	n/a
de035c	Karlsruhe	279.578	698.113	4.3	10.4	1.9	149	129	30.6	232	128	n/a	16.8
de028c	Regensburg	127.198	411.253	1.7	9.1	2.6	136	118	28.0	216	111	162	n/a
fi004c	Oulu	123.274	192.974	0.3	1.0	4.0	103	85	39.2	52	55	n/a	n/a
fr026c	Grenoble	374.922	514.559	3.4	4.9	2.9	118	99	33.7	130	100	143	27.5
fr021c	Poitiers	123.589	209.216	0.8	2.2	3.1	102	85	31.1	105	74	221	34.4
fr004c	Toulouse	583.229	964.797	2.0	4.0	5.9	135	113	36.4	136	105	157	33.1
it009c	Bologna	371.217	915.225	0.4	3.5	2.1	164	140	19.1	318	126	n/a	1.3
it014c	Trento	104.946	477.017	0.3	2.8	1.9	145	124	15.7	269	84	n/a	1.1
nl005c	Eindhoven	203.397	714.157	1.5	4.7	3.7	136	102	26.2	74	132	122	2.5
pt005c	Coimbra	148.443	143.829	0.3	1.2	3.1	79	94	20.1	64	42	236	2.3
uk011c	Bristol	380.616	983.873	n/a	n/a	4.3	141	119	27.1	116	110	96	n/a
uk017c	Cambridge	108.856	238.959	n/a	n/a	5.0	129	109	51.6	95	104	177	n/a
Media		226.533	518.659	1.9	5.5	2.9	126	108	30.9	163	107	180	14.7
es051c	Salamanca	156.368	37.749	0,4	3,6	6,4	n/a	82	23,2	153	36	183	

Centros de investigación. 2001

Los indicadores económicos de Salamanca disparan las alarmas, en relación con otras ciudades de Europa consolidadas en este tipo urbano.

CENTROS DE VISITANTES

El turismo en general y el urbano en particular son un hecho económico relevante en Europa, pero sólo en unas pocas ciudades tiene una relevancia económica importante. Algunos de estos centros son internacionalmente reconocidos por su cultura y su historia (Brujas, Florencia, Venecia o Cracovia), son destinos turísticos recientes (Niza, La Valetta, Málaga, Las Palmas) o se han convertido en importantes escalas (Funchal, Irakleio, Reggio di Calabria). Los centros turísticos se caracterizan por facilitar la estancia de sus huéspedes. Muchos de ellos están ubicados en el sur de Europa, en el Mediterráneo o en las costas del Atlántico, con climas cálidos agradables. El envejecimiento de la población europea ofrece una importante oportunidad a los Visitor Centres, especialmente por el gran número de personas de la tercera edad que se desplazan al sur de Europa tras la jubilación; tendencia que podría ser más fuerte en un futuro próximo.

La elevada dependencia de una economía basada en el turismo es evidente: uno de cada cuatro trabajadores (26%) trabaja en la hostelería (comercio, hoteles y restaurantes).

El porcentaje de empleo también puede ser elevado en el sector de la construcción, ante la demanda de nuevos hoteles o segundas viviendas. El número de trabajadores autónomos tiende a ser muy elevado, con porcentajes que doblan las medias nacionales; una economía basada en el turismo está claramente caracterizada por un gran número de pequeñas empresas (esto se ve claramente en ciudades italianas como Catanzaro, Florencia, Pescara y Reggio di Calabria).

Visitor centers – Centros de Visitantes												
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Tasa de empleo	Empleados en empresas unipersonales	Nivel accesibilidad	Tasa de empleados en actividades industriales (%)	Tasa de paro (2001)	Tasa de empleados en actividades comerciales (%)
be006c	Brugge	116.559	165.575	2.5	118	96	88	128	109	21.3	6.1	16.7
bg003c	Varna	312.889	360.396	3.9	32	109	108	158	83	n/a	10.2	n/a
de026c	Trier	100.024	237.020	1.3	99	86	89	240	124	19.5	7.6	21.7
de030c	Weimar	63.522	153.868	1.5	75	65	89	196	105	16.5	14.7	18.9
es008c	Las Palmas	364.777	924.558	7.2	98	100	89	95	n/a	18.3	19.9	26.5
es006c	Málaga	534.207	1.302.240	5.9	75	77	87	110	87	20.9	21.0	27.2
es007c	Murcia	367.189	1.190.378	6.4	83	85	103	121	59	27.7	11.5	22.4
es010c	Palma de Mallorca	346.720	878.627	7.4	120	123	107	114	99	20.9	12.0	29.4
es016c	Toledo	69.450	536.131	3.2	77	79	106	n/a	67	17.3	10.8	n/a
es003c	Valencia	746.612	2.227.170	4.8	95	97	100	125	94	23.8	14.2	22.2
fr027c	Ajaccio	63.707	77.287	6.8	108	91	91	185	73	13.9	14.2	18.2
fr010c	Montpellier	412.891	459.916	5.3	100	84	84	183	98	13.2	18.0	18.6
fr205c	Nice	489.914	489.914	5.3	120	101	95	229	130	13.2	13.9	22.0
gr004c	Irakleio	142.112	291.225	2.3	74	96	100	n/a	71	n/a	10.8	n/a
gr008c	Kavala	63.572	141.499	0.3	66	86	92	n/a	50	n/a	12.1	n/a
gr003c	Patra	171.616	318.928	1.7	67	88	85	n/a	56	n/a	16.1	n/a
it024c	Catanzaro	95.251	369.578	3.1	84	71	77	359	72	21.8	20.7	38.1
it007c	Firenze	356.118	1.161.746	3.2	154	132	114	323	121	23.8	5.7	30.4
it019c	Pescara	116.286	295.481	2.7	104	89	94	401	74	27.8	12.2	34.4
it025c	Reggio Calabria	180.353	564.223	1.4	71	60	74	476	83	21.6	25.2	43.2
it011c	Venezia	271.073	809.586	2.1	139	119	108	272	135	21.1	5.2	39.6
it012c	Verona	253.208	826.582	2.0	136	116	113	267	122	33.7	4.9	23.2
mt002c	Gozo	30.842	30.842	3.7	78	101	n/a	n/a	71	n/a	n/a	n/a
mt001c	Valletta	363.799	363.799	3.7	78	101	n/a	n/a	83	n/a	n/a	n/a
pl003c	Krakow	740.737	1.257.513	4.6	47	97	79	54	106	30.9	17.5	15.5
pt004c	Funchal	103.961	101.256	6.9	98	117	93	48	n/a	21.6	4.1	29.0
uk019c	Lincoln	85.579	164.418	1.2	91	77	93	96	83	21.6	6.4	26.5
Media		257.888	581.472	3.7	92	94	94	199	90	21.4	12.6	26.2
es057c	Ávila	49.712		1,38	n/a	77	103	125	61	22,9	12,71	11,3
es056c	Segovia	54.368		1,40	n/a	97	104	143	73	20,9	10,50	12,1

Centros de visitantes. 2001

La proximidad de los indicadores de Ávila y Segovia con las ciudades del Sur de Italia y Grecia o de algunas ciudades interiores como Lincoln o Weimar, es un factor a destacar, sólo con desvíos en empleos en el sector comercial.

Sin embargo, los centros turísticos no son necesariamente prósperos; su PIB medio es sólo el 94% de la media del país. Se caracterizan a menudo por altos niveles de desempleo (un 13%), y el trabajo a tiempo parcial es habitual. Su accesibilidad multi-modal puede no ser demasiado buena, aunque las líneas aéreas de bajo coste están realizando importantes mejoras en este sentido. Los desafíos al que enfrentan estas ciudades son la maximización y mantenimiento de las ventajas económicas generadas por su atractivo para los turistas.

Visitor centers – Centros de Visitantes Ciudades que reciben grandes flujos de personas, de origen nacional o internacional. El sector servicios está orientado hacia el turismo.	
Características claves	Ejemplos
Alta tasa de empleados en empresas comerciales y hosteleras	Trier
Alta tasa de empleados en empresas de construcción	Malaga
Crecimiento de la accesibilidad	Ajaccio
PIB por cápita por encima del nivel medio	Verona
Alto porcentaje de estudiantes	Kavala
Alta tasa de empresas unipersonales	La Valeta
PIB per cápita por encima del nivel medio	Cracovia
Tasa de paro por encima del nivel medio	Ávila
	Segovia

Ávila y Segovia, ciudades Patrimonio Mundial y afectadas por la influencia del área metropolitana de Madrid, tienen características propias de la tipología denominada “Centros de Visitantes”. Esta condición parte de sus características patrimoniales y paisajísticas, de su indudable atractivo como destinos turísticos de interior. Cuentan con un sector servicios amplio, en particular en hostelería, cuestión que hay que matizar: no tienen una estructura hotelera muy amplia en tamaño, aunque sí lo sea en relación con la población de las ciudades. Como se comprueba en la tabla, los datos están muy próximos a la media europea de este tipo de ciudades, con menos desviación que algunos centros de tamaño semejante, como Weimar, Catanzaro o Toledo.

Con niveles de renta menores que la media, aunque con poco desempleo, los desafíos de estas ciudades pasan por la diversificación de sus economías. Ávila y Segovia comparten las ventajas de la hegemonía en sus provincias, no sólo por su condición de capital, sino por la inexistencia de centros intermedios con potencial de competir. La influencia de la metrópoli madrileña es, en cada caso, evidente. Sin embargo cada ciudad tiene perfiles propios. Es importante destacar que el indicador menos ajustado a la media es el que evalúa el crecimiento económico en el periodo, que en el caso de Segovia y Ávila es menos que la mitad de la media. Podemos hablar en este sentido de cierto estancamiento económico, compartido con otras ciudades del Sur de Europa incluidas en su tipo.

CENTROS DE REGIONALES DE MERCADO

Regional market center – Centros Regionales de Mercado Ciudades que tienen un papel importante en su región, sobre todo en actividades vinculadas con servicios personales, financieros y con las empresas, incluyendo también hoteles, comercios y restaurantes.	
Características claves	Ejemplos
Ciudades de tamaño medio	Érfurt
Economía diversificada	Logroño
PIB per cápita por encima del nivel medio	Reims
Bajo nivel de accesibilidad	Kalamata
Tasa de habitantes con alto nivel de estudios en la media	Palermo
	Cagliari
	Palencia
	Soria

Los centros regionales de mercado tienen una estructura económica equilibrada, siendo ciudades de tamaño medio, en torno a 150.000 habitantes, que juegan un papel central en su entorno tanto en prestación de servicios públicos como en servicios privados de comercio y empresas. Muchas de estas ciudades, especialmente en Polonia, Italia, Francia y Grecia, se desarrollaron originalmente como mercados en la época pre-industrial, con lo

que suelen tener un casco histórico atractivo, con potencial turístico, y un sector industrial significativo, derivado de los antiguos mercados.

Los centros regionales de mercado se enfrentan a grandes retos económicos dentro de la jerarquía urbana global. Su PIB per cápita medio es el 87% del nivel nacional, con la excepción de algunos casos como Logroño, Lyon o Reims. En general, los centros regionales de mercado no están creciendo rápidamente; sólo unas pocas ciudades se sitúan por encima de la media nacional (por ejemplo Ioannina y Sassari). El motivo por el cual algunas presentan una situación económica modesta hay que buscarlo en sus entornos rurales. Gran parte de la base productiva se basa en la agricultura, que

Regional Market Centres - Centros Regionales de Mercado											
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Habitantes con alto nivel de estudios	Empleados en empresas unipersonales	Nivel accesibilidad	Tasa de paro (2001)	Tasa de empleados en actividades comerciales (%)
de032c	Erfurt	200.126	552.101	-0.7	92	80	33.0	189	116	15.1	21.3
es018c	Logroño	131.655	270.400	-0.3	110	113	n/a	126	50	10.6	10.4
fr014c	Amiens	171.240	270.870	-0.2	102	86	24.7	94	110	16.9	12.4
fr020c	Dijon	238.309	326.631	-1.4	129	108	28.9	111	87	10.7	14.5
fr019c	Orléans	266.446	355.811	-0.4	127	106	27.5	97	86	8.7	17.0
fr018c	Reims	214.448	291.735	-0.2	128	107	25.1	111	101	13.5	15.6
gr007c	Ioannina	75.550	161.027	4.7	69	89	27.7	n/a	60	13.1	n/a
gr009c	Kalamata	61.373	166.566	-3.4	54	70	16.9	n/a	63	12.4	n/a
gr006c	Volos	85.001	205.005	-0.5	75	98	21.5	n/a	62	12.1	n/a
hu003c	Nyiregyhaza	118.795	221.927	-0.4	34	56	19.3	215	49	10.8	10.6
ie004c	Galway	65.832	65.832	-0.3	101	75	33.9	103	63	7.5	14.1
ie003c	Limerick	54.023	236.334	-2.9	116	86	16.3	78	73	9.6	14.3
it027c	Cagliari	164.249	760.311	-0.1	88	75	19.3	321	83	19.7	22.9
it020c	Campobasso	50.762	230.749	-0.8	89	76	15.0	411	66	15.2	21.1
it021c	Caserta	75.208	852.872	0.9	75	64	20.1	341	104	18.5	22.2
it018c	L'Aquila	68.503	297.424	-1.7	94	80	17.9	411	68	10.2	20.9
it005c	Palermo	686.722	1.235.923	0.4	78	66	12.7	372	92	29.6	27.2
it023c	Potenza	69.060	393.529	-1.0	83	71	14.6	342	54	16.0	28.2
it026c	Sassari	120.729	453.628	1.2	96	82	14.5	339	75	20.8	32.8
be002c	Arnhem	139.329	696.162	-1.1	119	90	25.9	78	128	5.9	28.1
nl007c	Groningen	174.250	359.957	-2.5	196	147	34.9	81	80	6.4	21.7
pl019c	Jelenia Gora	92.394	128.597	-2.1	42	86	15.4	73	70	23.3	12.4
pl014c	Olsztyn	174.080	283.609	-0.8	42	86	25.0	79	48	16.8	12.3
pl016c	Opole	128.591	266.518	-3.2	40	83	25.6	83	66	16.7	11.7
pl021c	Suwalki	69.054	82.359	-0.4	39	81	16.8	126	44	25.7	7.7
pl013c	Torun	205.397	294.014	-1.9	41	85	20.2	102	49	20.2	10.2
pl018c	Zielona Gora	119.152	206.053	-0.6	42	87	21.9	62	62	19.4	17.0
ro014c	Alba Iulia	67.358	98.473	3.3	24	89	19.4	21	60	11.0	4.8
se004c	Jönköping	117.095	199.527	-0.5	114	94	12.6	94	77	3.4	11.0
sk004c	Nitra	86.726	163.540	-0.4	44	85	22.5	137	79	16.4	10.6
uk018c	Exeter	111.080	427.309	-0.8	96	81	22.7	106	70	3.9	16.1
uk022c	Wrexham	128.464	277.057	-2.4	116	98	16.7	126	102	5.1	8.5
Media		145.846	338.091	-0.6	82	87	21.5	169	73	13.6	16.0
es055c	Palencia	79.797		1,42	n/a	91	18	165	51	16,32	2,87
es058c	Soria	35.151		1,32	n/a	96	21,2	38	129	13,82	16,47

Centros regionales de mercado.
2001

Con facilidad se verifica cierto equilibrio de los indicadores en relación con las medias de las ciudades de este tipo.

se encuentra sometida a un proceso de transformación. Así, los niveles de desempleo alcanzan una media del 14%, muy por encima de la de las ciudades de la Auditoría Urbana. Tienen una escasa capacidad para atraer nuevos residentes desde la zona circundante, ya que su atractivo es más regional que nacional o internacional. La conectividad es otro punto débil de la competitividad, por lo que los centros regionales de mercado tienden a ser más autónomos e independientes, centrándose en su región y beneficiándose menos de los grandes flujos de personas, bienes, información e ideas.

Aún así pueden enfrentarse a importantes desafíos económicos, dedicándose a construir su identidad y su función en el conjunto de la región, a alcanzar altos niveles de iniciativa empresarial y a fomentar una estructura económica equilibrada. Un signo prometedor de estos centros son los altos porcentajes de iniciativa y autoempleo, con ciudades de Italia y Polonia a la cabeza. Muchos de los autónomos operan en el comercio y en pequeñas empresas manufactureras. La presencia de instituciones de educación superior, centros de salud y funciones del gobierno regional, hace que la población tenga un buen nivel de estudios, casi el mismo que la media de la Auditoría Urbana.

Palencia y, en menor medida por su tamaño, Soria, se caracterizan por unos indicadores de síntesis próximos a las características de estos “Centros Regionales de Mercado”, una tipología definida con dificultad en comparación con la siguiente. Son factores determinantes un PIB per cápita próximo a la media, un sector servicios privados consolidado y un claro rol funcional en su provincia, con la presencia relativa de empleo industrial. Asimismo las dos ciudades desempeñan un rol funcional en su provincia, con presencia relativa de empleo industrial. De hecho, las dos ciudades desempeñan un papel de prestador de servicios muy relevante en su entorno: con gran dinamismo, en el caso de Palencia, y acentuado por el “vacío” territorial que hay su entorno, en el caso de Soria. Contrariamente a la media europea, las ciudades de Castilla y León no han disminuido su PIB. Si comparten la influencia de entornos rurales muy consolidados y con un peso del sector público relativamente menor que en el caso de los “centros regionales de servicios públicos”, aunque desempeñan con eficacia su función de capital provincial.

CENTROS DE REGIONALES DE SERVICIOS PÚBLICOS

El análisis económico tradicional tiende a centrarse en la industria y en el sector terciario como los principales pilares de crecimiento y empleo. No obstante, se pueden generar índices significativos de empleo a partir del denominado “cuarto sector”. Los centros regionales de servicios públicos, con un tamaño de alrededor de 150.000 habitantes, cumplen un papel administrativo esencial en sus zonas de influencia, proporcionando importantes servicios en las áreas de salud y educación superior. Estos centros pueden encontrarse sobre todo en países descentralizados (como Alemania) o que tienden a descentralizarse (como Francia, España y Polonia). En general, en estos centros, la tasa de empleo en los servicios públicos tiene una cuota del 40% sobre el total, que destaca frente a otros sectores económicos más débiles, como la industria o los servicios

Regional public service center – Centros Regionales de Servicios Públicos

Ciudades que tienen un papel importante en su región, sobre todo en las actividades desarrolladas en el ámbito de los servicios personales, financieros y de las empresas, incluyendo también hoteles, comercios y restaurantes.

Características claves	Ejemplos
Ciudades de tamaño medio	Lefkosia
Alta tasa de empleados en la administración pública	Schwerin
Alta tasa de empleados en empresas unipersonales	Odense
Tasa de empleados por debajo de la media	Badajoz
PIB per cápita por debajo de la media	Oviedo
Tasa de habitantes con alto nivel de estudios por debajo de la media	Pointe-à-pitre
Bajo índice de accesibilidad	Lublin
	Ponte Delgada
	Calarasi
	León
	Zamora

financieros. Esto conduce a un desequilibrio económico general que puede ser visto como una debilidad, especialmente si se consideran las otras características de estas ciudades: baja tasa global de empleo (90%), alta tasa de desempleo (13%) y un bajo PIB per cápita (81%). Examinando otros indicadores de competitividad, el número de autónomos tiende a ser menor en los Regional Public Services Centres, casi un 90% de la media de la Auditoría Urbana. La calidad de los trabajadores es otro aspecto importante: el 22% de ellos tiene un nivel de estudios elevado, que es casi igual a la media de la Auditoría Urbana. Mainz está a la vanguardia en este sentido, y llega al 29%. Otras ciudades con una población con alto nivel de estudios son Magdeburg, Lublin y Nicosia.

Es necesario investigar los factores clave sobre los que se basan estos pobres resultados económicos. Puede que el sector de servicios públicos aplaste las otras actividades económicas, matando el espíritu empresarial y reduciendo las posibilidades de crecimiento de otros sectores del mercado. Además, a pesar de que estas ciudades cumplen un papel central en la región, el tamaño modesto de estos centros de servicios públicos no les permite superar la media regional del PIB. Hay casos aislados, como las ciudades de Odense y Oviedo, que son un poco más prósperas que sus áreas circundantes. Esta explicación puede aplicarse a todas las pequeñas ciudades de la Auditoría Urbana, y no exclusivamente a esta categoría.

Otra de las explicaciones más importantes para la decepcionante situación económica de muchos centros regionales de servicios públicos parece ser la falta de buena

Regional public service centres – Centros Regionales de Servicios Públicos												
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, anual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Tasa de empleo	Habitantes con alto nivel de estudios	Empleados en empresas unipersonales	Nivel accesibilidad	Tasa de empleados en la administración pública	Tasa de paro (2001)
cy001c	Lefkosia	200.686	273.642	4.6	88	99	99	39.1	87	51	32.6	3.1
de029c	Frankfurt/O.	70.308	72.131	-0.3	115	100	94	33.1	193	96	48.8	18.9
de019c	Magdeburg	229.755	608.677	2.6	86	75	93	29.4	150	95	43.1	19.0
de037c	Mainz	185.293	377.026	2.9	144	125	102	29.5	243	179	40.3	5.2
nl518c	Schwerin	99.978	341.815	1.5	86	75	95	27.7	134	89	43.4	15.8
dk004c	Aalborg	161.661	494.833	1.8	116	89	94	23.1	n/a	87	n/a	5.8
dk003c	Odense	183.691	472.064	1.3	112	86	93	22.6	n/a	93	n/a	5.2
es017c	Badajoz	136.319	664.251	5.7	63	64	89	n/a	114	42	44.4	20.9
es013c	Oviedo	201.005	1.075.329	2.8	83	85	99	n/a	130	74	37.1	14.1
es011c	Santiago de Compostela	93.381	1.108.002	1.7	78	80	98	n/a	135	83	40.1	12.2
fr031c	Cayenne	92.059	92.059	4.4	63	53	80	17.2	227	n/a	51.2	n/a
fr030c	Fort-de-France	166.139	166.139	3.8	80	67	80	17.9	175	n/a	47.9	n/a
fr029c	Pointe-a-Pitre	84.002	84.002	5.1	71	60	72	15.3	210	n/a	50.1	n/a
fr028c	Saint Denis	176.283	176.283	6.1	65	54	72	18.2	157	n/a	52.1	n/a
gr005c	Larisa	132.779	282.156	4.2	72	94	93	22.7	n/a	46	n/a	10.7
lt003c	Panevezys	119.808	162.694	1.5	38	90	105	26.8	75	38	n/a	14.2
lv002c	Liepaja	88.473	135.007	6.3	37	94	n/a	13.0	n/a	26	n/a	22.1
pl009c	Lublin	354.026	651.578	5.5	38	79	74	28.1	98	57	41.1	20.5
pt007c	Ponto Delgada	65.854	64.602	4.5	68	82	88	10.2	52	n/a	37.4	5.6
ro012c	Calarasi	73.763	83.304	5.4	19	68	78	9.0	15	54	25.8	23.7
se005c	Umeå	104.512	136.783	0.9	101	84	98	24.6	68	64	48.2	11.0
	Media	143.799	358.208	3.4	77	81	90	22.6	133	73	42.7	13.4
es053c	León	130.916	30.018	1,44	n/a	83	96,1	21,6	141	42	37,4	15,09
es054c	Zamora	64.845		1,47	n/a	70	n/a	18,4	175	n/a	33,36	13,82

Centros regionales de servicios públicos. 2001

Con un crecimiento económico pequeño en los últimos años, con altas tasas de paro y PIB per cápita menor que las medias regionales, León y Zamora son muy dependientes del sector público.

accesibilidad multimodal, en media un 27% por debajo del conjunto de todas las regiones europeas. En este sentido Mainz vuelve a ser la excepción; situada cerca del aeropuerto de Frankfurt y en el centro de la red de autopistas y ferrocarriles, esta ciudad tiene una alta accesibilidad.

Un desafío clave para los centros regionales de servicios públicos es, por tanto, diversificar sus economías y movilizar el espíritu emprendedor, a la vez que mejorar su perfil de accesibilidad. Esta no es una tarea fácil, como no hay una fórmula fácil para impulsar el rendimiento de estos lugares, que tienden a ser menos conocidos.

La importancia de los servicios públicos es evidente en cualquier capital de provincia que cuente, además, con una Universidad pública. León y Zamora son ciudades marcadas por un bajo PIB per cápita relativo y por un proceso reciente de disminución de sus sectores industriales. En 2008 el empleo industrial en León es del 7% y en Zamora del 6%. Es verdad que son dos ciudades históricas con gran potencial turístico, tanto por su patrimonio local como por su inserción en el Camino de Santiago y en el Corredor de la Plata, respectivamente. Sin embargo no cuentan con una gran industria hotelera y el número de visitantes es pequeño si consideramos su tamaño, lejos de Salamanca en el caso de León y lejos de Segovia y Ávila en el caso de Zamora. Sin duda la posición de estas ciudades en el occidente de la Península, en el caso de Zamora, o muy próxima a la Montaña Cantábrica, en el caso de León, no benefician sinergias que actúan en otras localidades de las provincias, más vinculadas a corredores de transporte (Ponferrada en León o Benavente en Zamora). A pesar de la fragilidad objetiva de los perfiles de competitividad urbana de León y de Zamora, las dos ciudades están inmersas en importantes proyectos de futuro, muy ligados a la mejora de sus infraestructuras de transporte, con efecto en la mejora de su conectividad (AVE y autopistas) y en el fortalecimiento de sus condiciones como centros logísticos.

CIUDADES SATÉLITE

Son en general ciudades que por definición forman parte de una gran aglomeración que, en algunos casos, puede alcanzar varios millones de habitantes. Ejemplo de ciudades que pertenecen a esta categoría son Cergy-Pontoise, Almere, Milton Keynes, Potsdam, Szentendre, Espoo y Harburg. Otras ciudades características son: Setúbal en Portugal y Gravesham, Stevenage y Worcester en el Reino Unido. Todas ellas cuentan entre 80.000 y 120.000 habitantes.

Satellite towns – Ciudades Satélite

Pequeños nodos urbanos dentro de grandes aglomeraciones

Características claves	Ejemplos
Aumento de la población	Setubal
Alta tasa de habitantes de 0 a 14 años	Gravesham
Baja tasa de parados, y en disminución	Stevenage
Alta tasa de empleados en empresas comerciales y hosteleras	Worchester
Alta tasa de empleados en la administración pública	Laguna de Duero
	San Andrés del Rabanedo

Si bien algunas de estas ciudades tienen una identidad histórica, estas realidades urbanas tienden a ser nuevas aglomeraciones donde se ha desarrollado, a lo largo de su rápido y reciente crecimiento, una importante función residencial dentro de la red urbana más amplia a la que pertenecen. Esto les da el carácter de “ciudades dormitorio”, particularmente atractivas para familias de medianos ingresos con niños en busca de espacio (una casa con un jardín). Casi uno de cada cinco residentes tiene menos de 14 años de edad, mientras que esta cifra sube a uno cada siete en la media de las otras ciudades de Urban Audit. Las ciudades satélites deben su rápido y elevado crecimiento al hecho de ser una alternativa a la vivienda, más cara, de las zonas urbanas centrales. Buenos ejemplos pueden ser Aubervilliers dentro la gran aglomeración de París, Stevenage en el área del Gran Londres y Almere, cerca de Amsterdam. Aunque la mayoría de las ciudades satélite son agradables, verdes y adecuadas a las necesidades familiares, algunas son menos

atractivas debido a una alta concentración de viviendas baratas de baja calidad; a veces este fenómeno aparece en combinación con una densidad urbana excesiva, lo que hace que estén sufriendo altos niveles de delincuencia, de pobreza y de problemas sociales.

Los desplazamientos por motivo de trabajo o de ocio, son característicos de estos centros; por lo que necesitan de una excelente infraestructura de transporte público. Sin embargo, las ciudades satélite son hoy en día mucho más que ciudades dormitorio. Durante los dos últimos decenios, han empezado a convertirse en focos de empleo, atrayendo industrias y nuevas empresas de logística (Setúbal) y, sobre todo, desarrollando parques de oficinas (Gravesham, Stevenage). Muchas de estas funciones económicas se han trasladado desde las ciudades centrales, ya sea por el impulso del mercado o como consecuencia de una planificación a escala regional. En estos centros son también muy importantes las dotaciones sanitarias y la educación, tanto que uno de cada tres puestos de trabajo está en el sector público. Los parques empresariales y los complejos de oficinas que se han construido han dado a las ciudades satélite, por encima de todo, una apariencia moderna. Al mismo tiempo, han atraído los grandes centros comerciales, tiendas de muebles y los talleres de coches. En general, los niveles de PIB en las ciudades satélite han crecido ligeramente (0,5%) por encima de las medias nacionales.

Las ciudades satélite han crecido enormemente, convirtiéndose en polos dentro de grandes aglomeraciones metropolitanas, al desarrollar funciones especializadas que antes solían estar ubicadas en el núcleo central. Por eso, ni las ciudades satélite pueden ser consideradas fuera de sus redes urbanas, ni las metrópolis pueden funcionar sin las ciudades satélite.

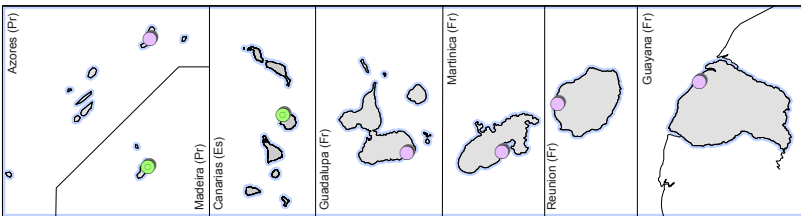
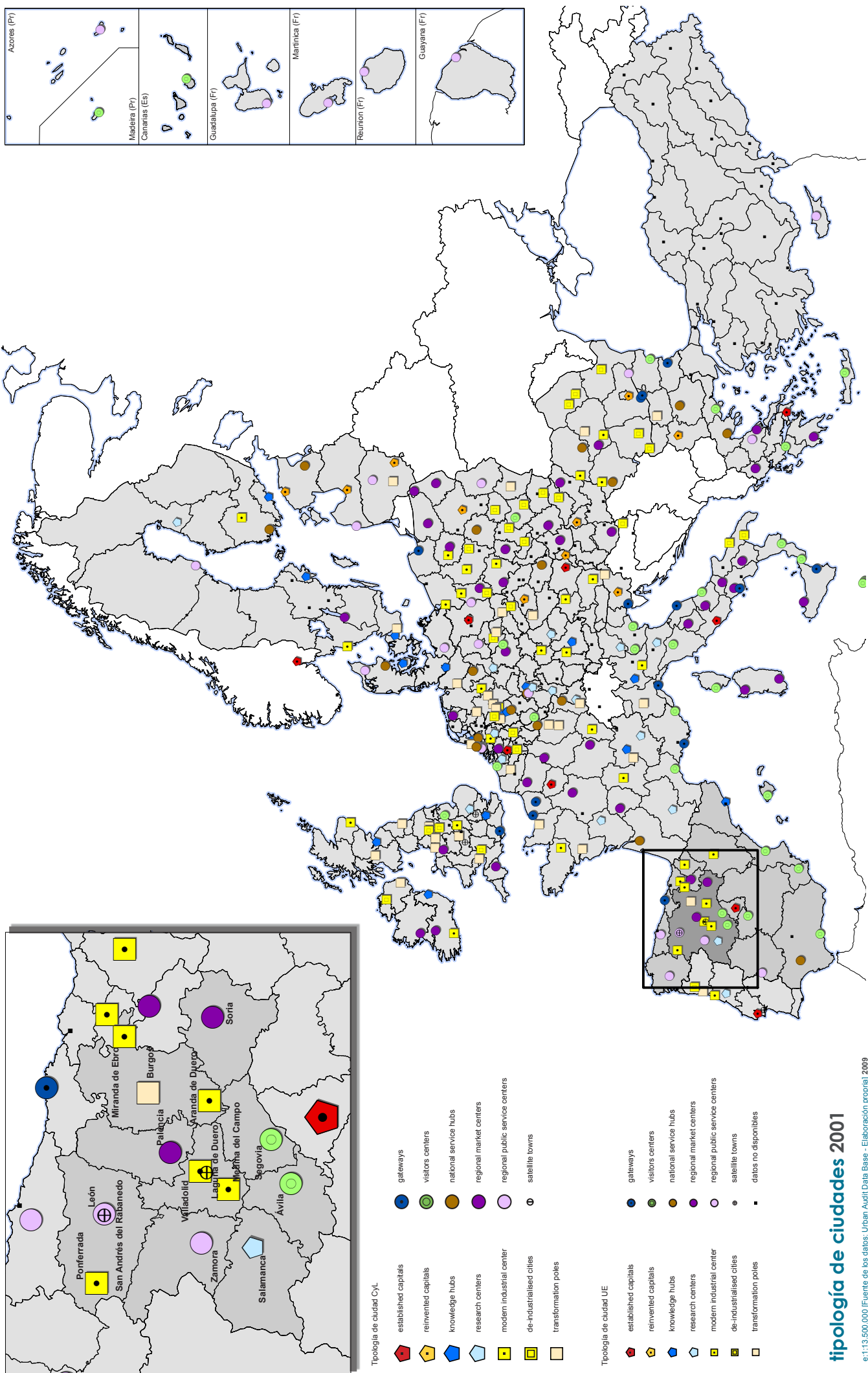
Laguna de Duero y San Andrés del Rabanedo son, antes que “ciudades satélite” –tipología oficial del informe europeo– dos “ciudades emergentes”. Laguna es una ciudad crecida en torno a un pequeño núcleo histórico al ritmo del crecimiento de Valladolid. Sin embargo San Andrés tiene una estructura policéntrica más compleja y, a la vez, una proximidad más inmediata con León. Se trata de ciudades que siguen creciendo y que están procurando mejorar su economía, diversificándola. Son más parecidas a Setúbal que a Stevenage, en este último caso una verdadera New Town satélite.

Pero la dependencia de estas ciudades de sus áreas urbanas y, en particular, de los municipios centrales, plantea algunos riesgos, de tal forma que si Valladolid y León no consideran en sus proyectos de ciudad a estas dos ciudades, con respeto y cierto consenso, se incrementará el perfil competitivo de las ciudades satélite en sectores convencionales, incrementando las dificultades de estructuración y equipamiento de las aglomeraciones.

Ciudades satélite. 2001

La condición de ciudades satélite de Laguna y San Andrés deriva de su tamaño y posición en sus áreas urbanas, por lo que las desviaciones de otros indicadores respecto a la media no ha de observarse con excesivo celo.

Satellite Towns – Ciudades Satélite											
Cod	Ciudades	Pob. Ciudad Central (2001)	Pob. Zona Urbana Amplia (2001)	PIB real 1996-2001, annual %	PIB / capita EU27=100	PIB / capita país=100	Tasa de empleo	Tasa de empleados en la administración pública	Tasa de paro (2001)	Cambio de población por año (%)	Tasa de residentes jóvenes
pt006c	Setubal	113.934	118.696	3.8	70	83	22.5	28.9	9.1	0.9	15.5
uk020c	Gravesham	95.739	95.739	2.8	100	85	23.7	29.7	5.2	0.5	20.2
tr023c	Stevenage	79.734	79.734	7.4	155	131	21.1	26.3	4.0	0.9	21.1
uk024c	Worcester	93.372	278.485	2.1	102	86	27.4	32.0	3.8	0.7	19.0
	Media	95.695	143.164	4.0	107	96	23.7	29.2	5.5	0.7	18.9
es064c	Laguna de Duero	19.013		1,39	n/a	101	115,6	25,7	12,79	12	16,8
es060c	San Andrés del Rabanedo	26.054		1,44	n/a	83	107,2	22,0	13,53	10,1	15,1



Tipo y/o perfil de las ciudades de Castilla y León. 2007

Se han establecido una serie de indicadores complementarios a los de la Urban Audit europea con el fin de "caracterizar" con mayor precisión los tipos urbanos en Castilla y León.

Rango	CodINE	Municipio	Pob 2008	Pob ZUA 2008	% Pob. Inmigrante	Viajes residencia trabajo		Empresas industriales		% Empleos Industriales	m² de Equipamiento comercial	Nº de visitantes	Establecimientos hoteleros			Empleos en I + D	Estudiantes universitarios
						Ciudades	LUZ	Número	x 1000 Hab.				Nº	Plazas	Plazas/ Pob (%)		
Áreas Urbanas / Polos Especializados																	
1	47186	Valladolid	318.461	88.687	6%	74,8%	87,7%	784	2,46	17%	910.891	361.911	49	3.932	1,23	208	20.465
	09059	Burgos	177.879	13.949	8%	75,7%	87,2%	627	3,52	25%	473.396	360.185	73	3.751	2,11	413	7.958
	37274	Salamanca	155.740	52.814	5%	61,5%	88,9%	367	2,36	5%	305.248	590.590	107	5.435	3,49	574	26.426
	24089	León	135.119	70.490	6%	61,3%	86,6%	306	2,26	7%	428.247	352.988	59	3.660	2,71	104	11.915
Centros Medianos / Polos Regionales																	
2	34120	Palencia	82.626	-	3,7%	63,3%	-	221	2,67	11%	254.569	90.635	17	1.007	1,22	52	2.404
	24115	Ponferrada	67.969	-	6,1%	73,3%	-	196	2,88	18%	204.421	-	25	1.161	1,71	14	764
	49275	Zamora	66.672	-	4,1%	49,5%	-	203	3,04	6%	192.518	110.673	29	1.027	1,54	26	2.646
	40194	Segovia	56.858	-	13,3%	67,1%	-	183	3,22	7%	181.909	210.930	44	2.577	4,53	10	3.782
	05019	Ávila	56.144	-	7,5%	67,1%	-	121	2,16	11%	153.188	217.359	39	2.469	4,40	12	1.737
Centros Pequeños / Polos Subregionales																	
3	09219	Miranda de Ebro	39.589	-	13,4%	66,5%	-	172	4,34	31%	115.763	-	10	453	1,14	24	-
	42173	Soria	39.078	-	11,7%	56,8%	-	150	3,84	16%	134.747	84.924	27	1.043	2,67	42	1.143
	09018	Aranda de Duero	32.460	-	9,9%	69,9%	-	136	4,19	41%	134.663	-	14	562	1,73	1	-
	24142	San Andrés del Rabanedo	30.217	-	3,9%	82,7%	-	75	2,48	22%	70.893	-	2	43	0,14	8	-
	47076	Laguna de Duero	21.483	-	4,2%	89,2%	-	31	1,44	17%	31.113	-	3	54	0,25	0	-
	47085	Medina del Campo	21.256	-	4,9%	60,8%	-	126	5,93	30%	88.093	-	7	397	1,87	2	-

Fuente:

Pob 2008
 Pob ZUA 2008
 % Empleos industriales
 Nº de visitantes
 Plazas hoteleras
 Empleos en I + D
 Estudiantes universitarios
 % Pob. Inmigrante
 Viajes residencia trabajo
 Nº de empresas industriale
 m2 de Equipamiento comercial

INE 2008. Padrón de Población
 INE 2008. Padrón de Población
 Tesorería General de la Seguridad Social. Septiembre de 2007
 INE 2008. Encuesta de Ocupación Hotelera
 INE 2008. Encuesta de Ocupación Hotelera
 Tesorería General de la Seguridad Social. Atlas de afiliados
 Ministerio de Educación. Avance de la Estadística de alumnado universitario. Curso 2007-08
 INE 2008. Padrón de Población
 INE 2001. Censo de Población y vivienda
 Tesorería General de la Seguridad Social. Septiembre de 2007
 "la Caixa" Anuario Económico y Social de España 2008

UN SISTEMA DE CIUDADES COMPLEJO Y EN BUSCA DE COMPLEMENTARIDADES

En Europa, las ciudades son los principales motores de crecimiento económico, y las grandes ciudades tienden a ser los más fuertes. En todos los países europeos las áreas urbanas son las principales generadoras de conocimiento e innovación, y son los polos de la globalización económica. El PIB es un 25% más alto que el de Europa en su conjunto. La mayoría de las ciudades “más fuertes” tienen un sector de servicios financieros bien desarrollado y en rápido crecimiento.

De acuerdo con la “Lista de Lisboa” (“Lisbon benchmark”, construida a partir de indicadores estructurales, que permite situar a las ciudades dentro de un rango) muchos de los mejores perfiles de ciudad están ubicados en Dinamarca, Suecia, Finlandia, Países Bajos y la parte oeste de Alemania. También pueden encontrarse puntuaciones altas en las grandes ciudades en Francia, Sur de Inglaterra, la parte oriental de Escocia y las capitales de la Península Ibérica. Dentro de los nuevos países miembros, Estonia tiene una puntuación alta, igual que varias capitales como Praga y Budapest. Las ciudades más débiles, según la “Lisbon benchmark” se encuentran en Polonia, Rumania, Bulgaria. También en el Sur de Italia, parte de España y el centro de Grecia tienen un perfil bastante pobre. De la misma forma, el perfil de alguna ciudad inglesa es un poco decepcionante, como la situación de Berlín o de la Región Valona de Bélgica. Utilizando la “Lista de Lisboa”, no existe una relación directa con el tamaño de las ciudades; pueden tener perfiles altos tanto las pequeñas como las grandes realidades urbanas.

Las diferencias fundamentales entre las tipologías de ciudad hacen referencia a la competitividad, como motor para el desarrollo, y por lo tanto a su capacidad para desarrollar y aplicar estrategias para crear crecimiento y empleo. Estas tipologías están basadas en las características clave del núcleo más que en las del complejo de la ciudad, y están pensadas como una herramienta para ayudar la comparación entre las ciudades. Hay casos donde las ciudades pueden estar relacionadas con más de una categoría; esto indica que hay un cierto grado de solapamiento en las tipologías y también que las ciudades tienen más de un camino para su potencial desarrollo en el futuro.

Entre los distintos tipos de ciudades existen diferencias fundamentales que obedecen a la fuerza de sus “ingredientes”, los denominados factores impulsores de la competitividad. Como ya se ha indicado, la innovación, el talento (en términos de recursos humanos cualificados), el espíritu empresarial y la conectividad, figuran entre los más destacados. La investigación sugiere que la composición y la “mezcla” exactas de estos factores impulsores difieren considerablemente entre las distintas ciudades y regiones de Europa, por lo que su capacidad de elaborar recetas para el desarrollo económico y de poner en práctica estrategias para crear y mantener el crecimiento y el empleo varía en consecuencia. Lo que determina en gran medida el éxito económico de las ciudades es la forma de utilizar los ingredientes clave que se encuentran a su disposición, por lo que las ciudades necesitan desarrollar y aplicar estrategias únicas para acentuar sus puntos fuertes y minimizar sus debilidades, haciendo un balance completo de sus posibles oportunidades y amenazas. Tienen que destacar su identidad, en principio en sus propias regiones, pero aspirando siempre a conseguirlo en una mayor escala. Sin embargo, en la práctica muchas estrategias urbanas son similares a las de otras ciudades, lo que genera una competencia innecesaria. Una razón importante para aplicar este amplio marco comparativo es, en última instancia, identificar los factores que contribuyen a la singularidad de la ciudad, y que proporcionan una base para la prosperidad futura.

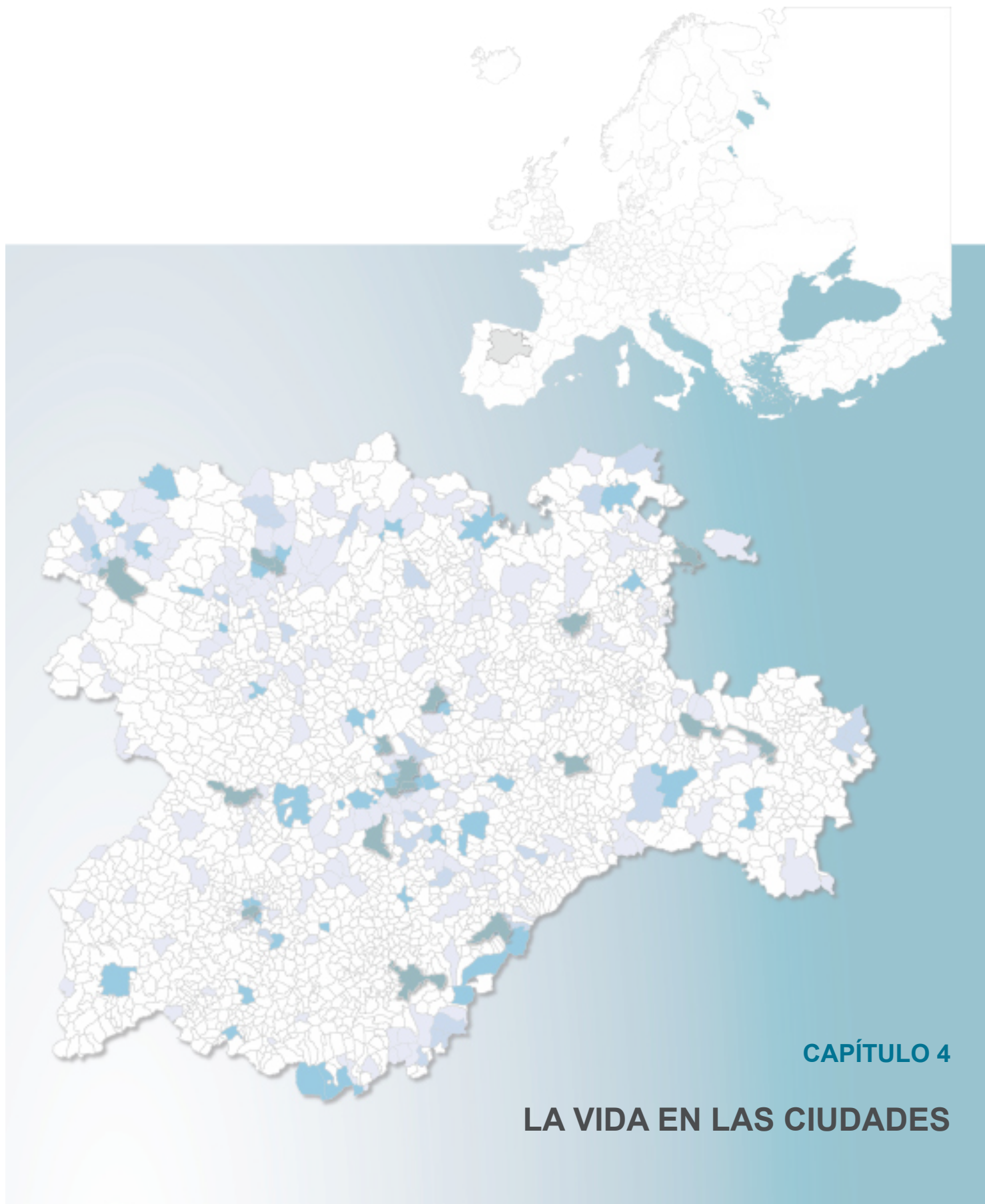
La utilidad de una tipología de ciudades como la realizada es detectar especialidades y buscar oportunidades de complementariedad y sinergia. En este sentido, el resultado de la lectura articulada de los perfiles de las ciudades de Castilla y León es verificar la diversidad de situaciones, una diversidad mucho mayor de la que puede intuirse a primera vista. Las ciudades de Castilla y León tienen perfiles diversos, a veces muy marcados. No pueden por tanto todas aspirar a lo mismo.

Con independencia del tamaño en cada caso y avanzando sobre lo indicado al principio de este capítulo, podemos encontrar en las tipologías de ciudad un argumento para desarrollar o mejorar programas urbanos.

Valladolid y Burgos son las ciudades más competitivas de Castilla y León desde el punto de vista de la economía global y de mercado, de acuerdo con los indicadores planteados

por la Urban Audit europea. Salamanca es una ciudad muy consolidada en perfiles universitario y turístico. León es un centro de servicios públicos imprescindible para la región. Zamora y Soria cuentan con la ventaja de su hegemonía sobre un amplio territorio y su futuro está asociado al desarrollo de este territorio en su conjunto, no sólo de las ciudades cabecera. Palencia es una ciudad diferente, central en la Comunidad y vinculada a un entorno en transformación, con grandes oportunidades. Segovia y Ávila son lugares clave del turismo interior en España y pueden beneficiarse aún más de su proximidad con Madrid. Ponferrada, Miranda de Ebro, Aranda de Duero y Medina del Campo, con perfiles muy específicos, son centros de actividad y trabajo relevantes, bien posicionados y pueden desplegar sus recursos locales con ambición.

Sería clave para la Comunidad Autónoma fortalecer su sistema de ciudades a partir de los potenciales de las ciudades existentes: fomentar una mayor interacción interior entre las ciudades, comenzando por las cuatro grandes áreas urbanas, desplegando complementariedades y haciendo posible la lectura en términos de sinergia del espacio central de Castilla y León.



CAPÍTULO 4

LA VIDA EN LAS CIUDADES

CAPÍTULO 4. LA VIDA EN LAS CIUDADES

INTRODUCCIÓN

Para caracterizar la calidad de vida de las ciudades europeas, la Auditoría Urbana se centra en indicadores relativos al desempleo, desigualdad social, vivienda, tamaño del hogar, educación, esperanza de vida, calidad del medio ambiente y transporte.

PATRONES DE DESEMPLEO EN LAS CIUDADES

Con tasas de desempleo en las ciudades europeas que abarcan porcentajes entre el 3% y el 32% en 2001, la mayoría de ellas con menos del 5% de paro se encontraba en el noroeste de Europa, en las ciudades holandesas, Luxemburgo, Munich (Alemania) y Trento (Italia). Por el contrario, las tasas más elevadas se situaban en la periferia de Europa, en ciudades como las italianas de Catania y Palermo, Vidin en Bulgaria, Calarasi en Rumania y varias ciudades en el sur de España en Andalucía. Hay, sin embargo, excepciones al patrón de núcleo-periferia; ciudades periféricas con bajo desempleo incluyen Estocolmo en Suecia, Aberdeen en el Reino Unido y Nicosia en Chipre. Ciudades más centrales con altos niveles de desempleo incluyen Bruselas y Lieja en Bélgica y Frankfurt and Oder en Alemania, o las ciudades polacas.

En general puede decirse que en Austria, Bélgica, Francia, Irlanda, España y Letonia los niveles de desempleo son mayores en las ciudades que en sus respectivos países, mientras que ocurre lo contrario en el caso de Estonia, Eslovaquia y Bulgaria. Se observan disparidades significativas en las tasas de desempleo dentro de un mismo país en Italia, entre Nápoles (32%) y Trento (4%), en Bulgaria entre Vidin (24%) y Sofía (4%), además de en Alemania, Bélgica y Rumania; presentando una mayor igualdad en Dinamarca, Holanda, Irlanda, Lituania y Austria.

Podemos en España acceder a datos más recientes para la propia utilidad de esta Auditoría. Así, en las ciudades de Castilla y León las tasas de paro permanecen próximas a la media española, y en algunos casos ligeramente por debajo (en 2008 la media era de 11,9%). El paro se ha incrementado entre 2001 y 2008, sobre todo en Ponferrada, Medina, Miranda y San Andrés del Rabanedo. También en Soria, aunque el punto de partida era el de una tasa de paro relativamente baja en 2001 (5,4%). Segovia, Soria y Burgos, con tasas menores del 10% en 2008, se mantienen como las ciudades con menos paro de la comunidad. Ponferrada, Salamanca y Medina son las ciudades con mayor incidencia de paro. Valladolid, Palencia y Zamora mantienen un paro en torno al 10-11%, y aunque en Valladolid apenas ha subido durante el periodo 2001-2008, en Zamora se ha incrementado en un 57%. A partir del año 2009 todos estos datos sufren una escalada ascendente, en el contexto de crisis que sufre toda la nación, y toda Europa.

DIFERENCIAS DE DESEMPLEO EN EL INTERIOR DE LAS REGIONES URBANAS

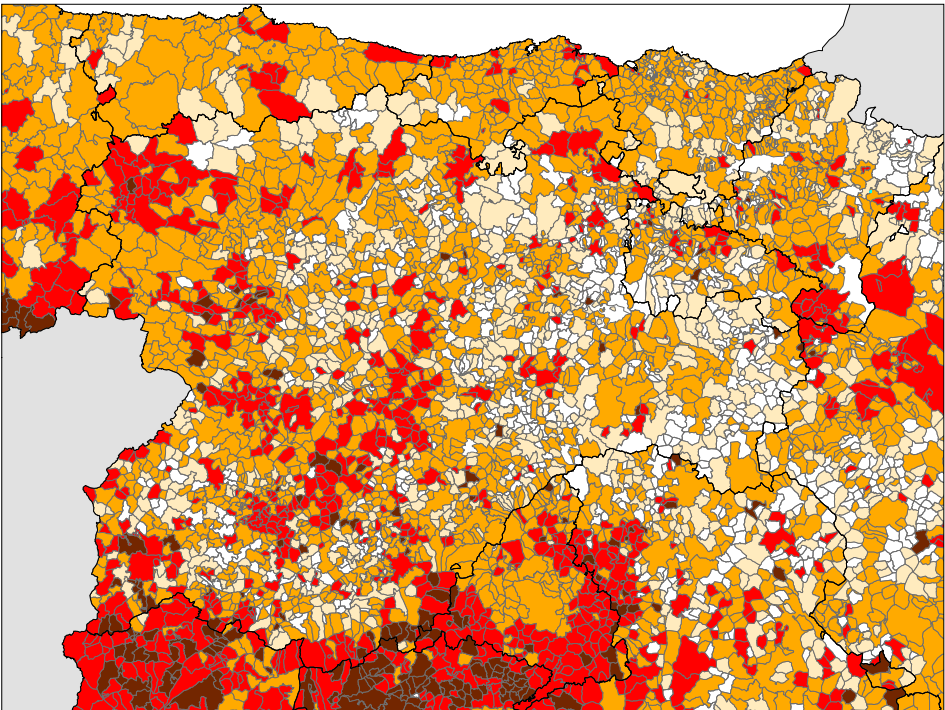
Las tasas de desempleo observadas tienden a ser mayores en los centros urbanos que en sus áreas circundantes, aunque en general parece que las variaciones dentro de las regiones tienden a ser pequeñas, porque las aglomeraciones constituyen un mercado de trabajo relativamente homogéneo, si atendemos al conjunto del municipio.

Dentro de las ciudades, entre los distintos barrios se observan mayores disparidades. Se ve claramente en ciudades de Francia, Bélgica y Sur de Italia; sobre todo en Marsella (Francia), Catania (Italia), Pecs en Hungría y Kosice de Eslovaquia. Así, en Pecs, el desempleo oscilaba entre el 6,2% y 55,6%. En ciudades como Derry en Reino Unido y Malmö en Suecia las diferencias internas eran también significativas. Menores diferencias se registraban en las ciudades nórdicas, griegas, del norte italiano, alemán, portugués y holandés.

En las cuatro mayores ciudades de Castilla y León, sujetas a procesos de suburbanización relevantes, el desempleo se concentra en sus espacios centrales, coincidiendo con las primeras periferias obreras que surgen en los años 60. Mientras, sus alfores se

caracterizan como entornos urbanos de baja densidad, con poca actividad económica, con una población más joven y menor nivel de desempleo.

Como en el resto de Europa, las diferencias se acentúan en el interior de las ciudades. Los datos por secciones censales, a pesar de ser de 2001 los últimos disponibles, son reveladores. Valladolid y León muestran una situación desigual por barrios, con ligera disminución en los barrios centrales y en la periferia residencial de clases medias altas. Salamanca y Burgos presentan menos paro en el centro histórico, incrementándose en los barrios del borde. Ello también ocurre en Aranda y Miranda. Palencia, Zamora y Ponferrada presentan una mayor heterogeneidad. Mientras en Segovia y Soria, con índices de paro muy bajos, destaca la homogeneidad entre barrios. En Medina del Campo, con mayores tasas de paro en 2001, apenas hay dos secciones del centro tradicional mejor situadas.



Tasa de paro en Castilla y León. 2008

e:1:3.600.000 [Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]

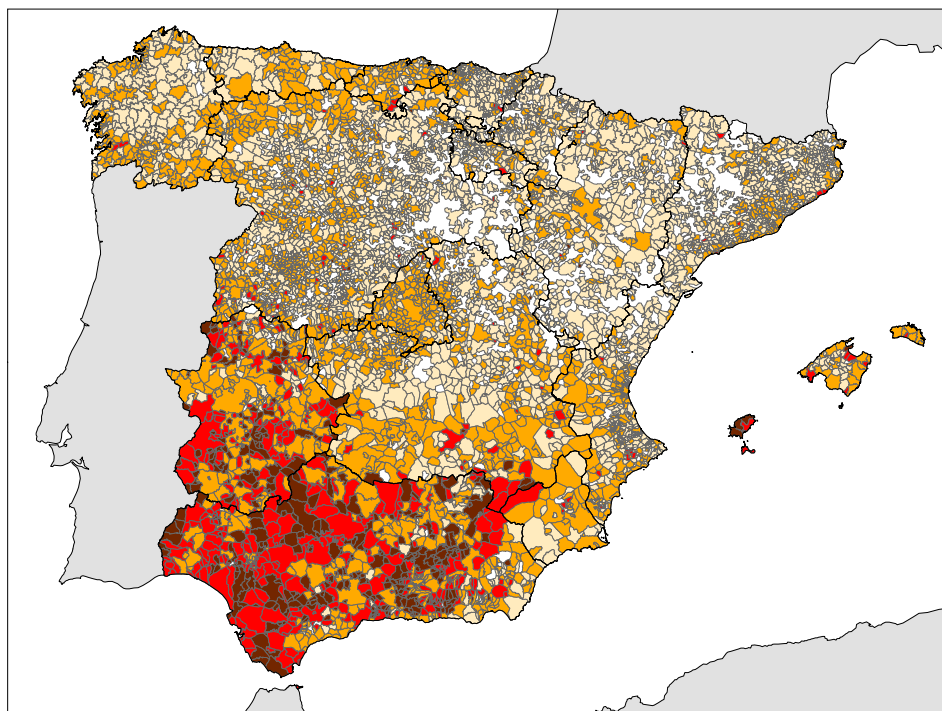
Municipio	Tasa Paro 2001	Tasa Paro 2008
Media Castilla y León	12,2%	16,2%
Medina del Campo	9,2%	13,9%
Ponferrada	7,4%	13,6%
Salamanca	10,0%	12,9%
Media España	9,6%	11,9%
Zamora	7,8%	11,8%
Ávila	7,6%	11,6%
Miranda de Ebro	7,4%	11,1%
Valladolid	9,4%	11,1%
Aranda de Duero	7,5%	11,0%
San Andrés del Rabanedo	7,9%	11,0%
León	8,5%	10,9%
Laguna de Duero	7,8%	10,8%
Palencia	9,2%	10,7%
Burgos	7,8%	9,8%
Soria	5,4%	8,3%
Segovia	6,5%	8,2%

Tasa de paro en las ciudades de Castilla y León. 2001 - 2008

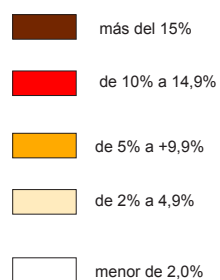
[Fuente: INE]

Tasa de paro en España. 2001

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]

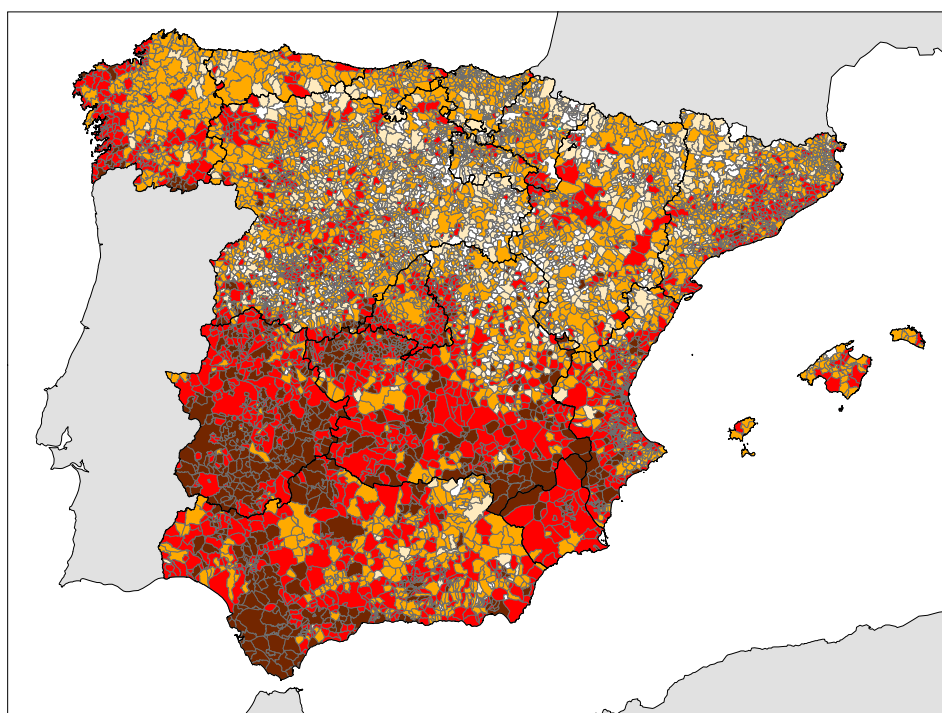


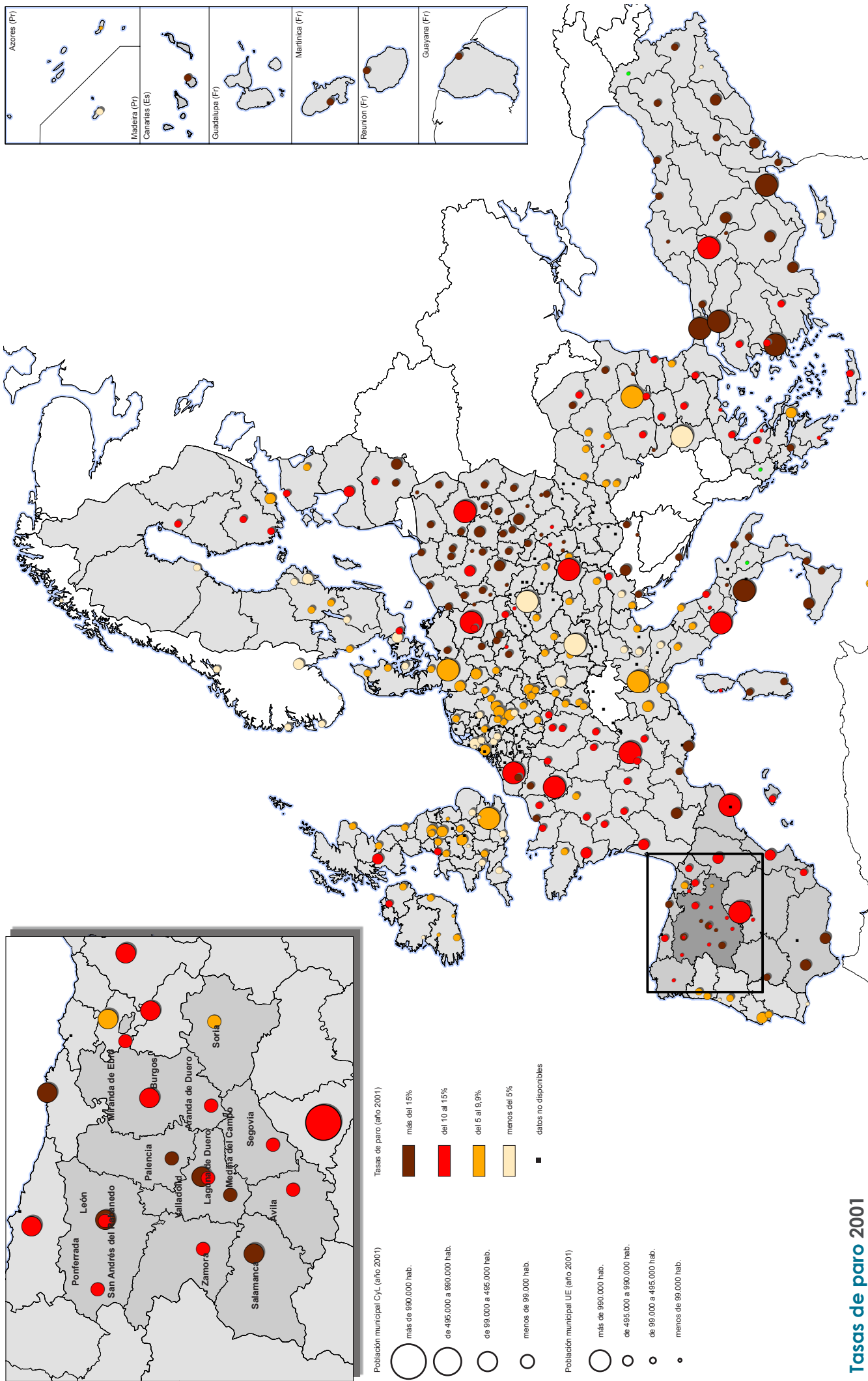
Trabajadores en el paro (2001 - 2008)

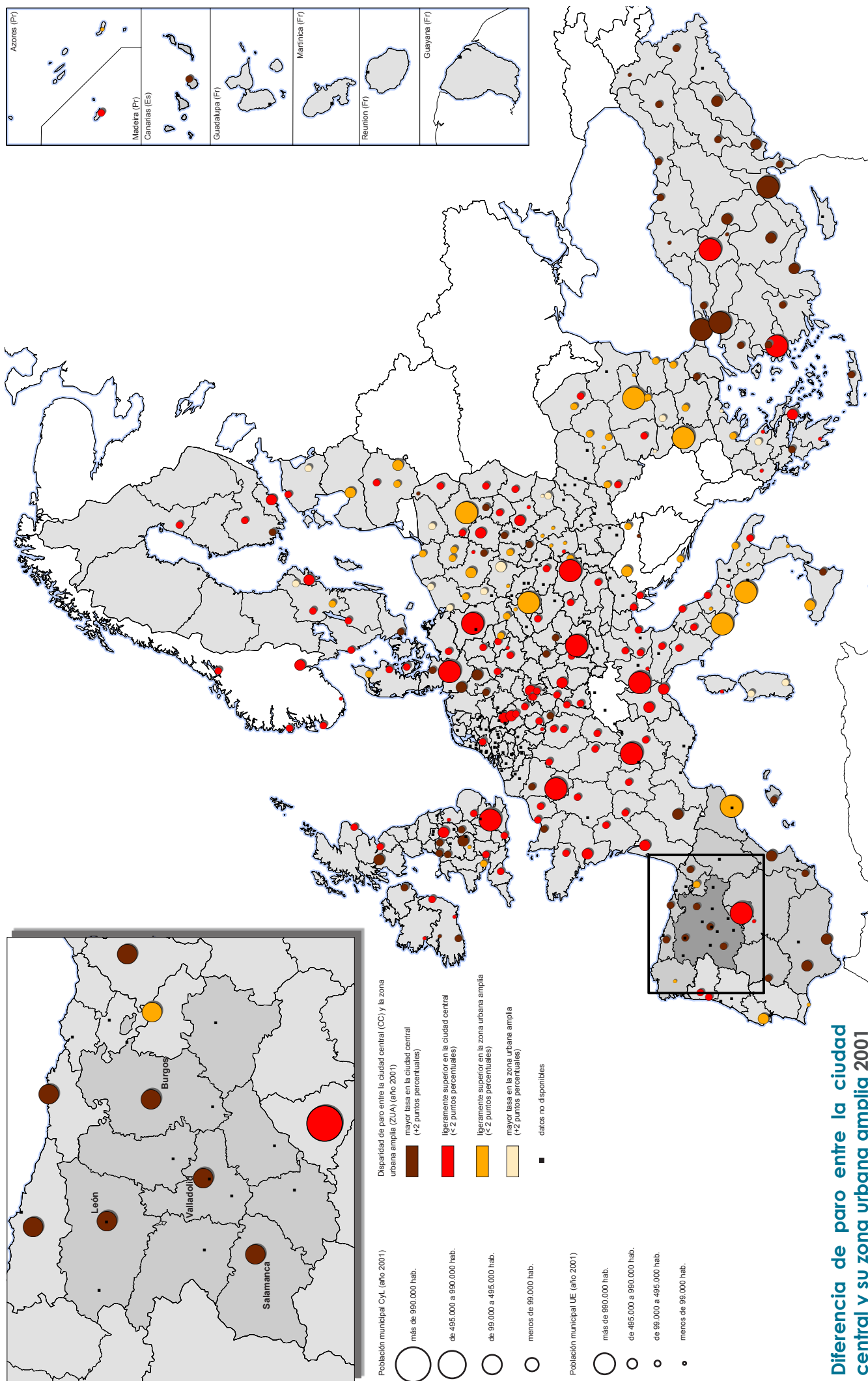
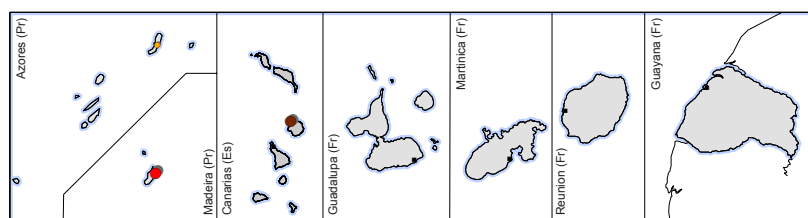


Tasa de paro en España. 2008

e:1:8.000.000 [Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]

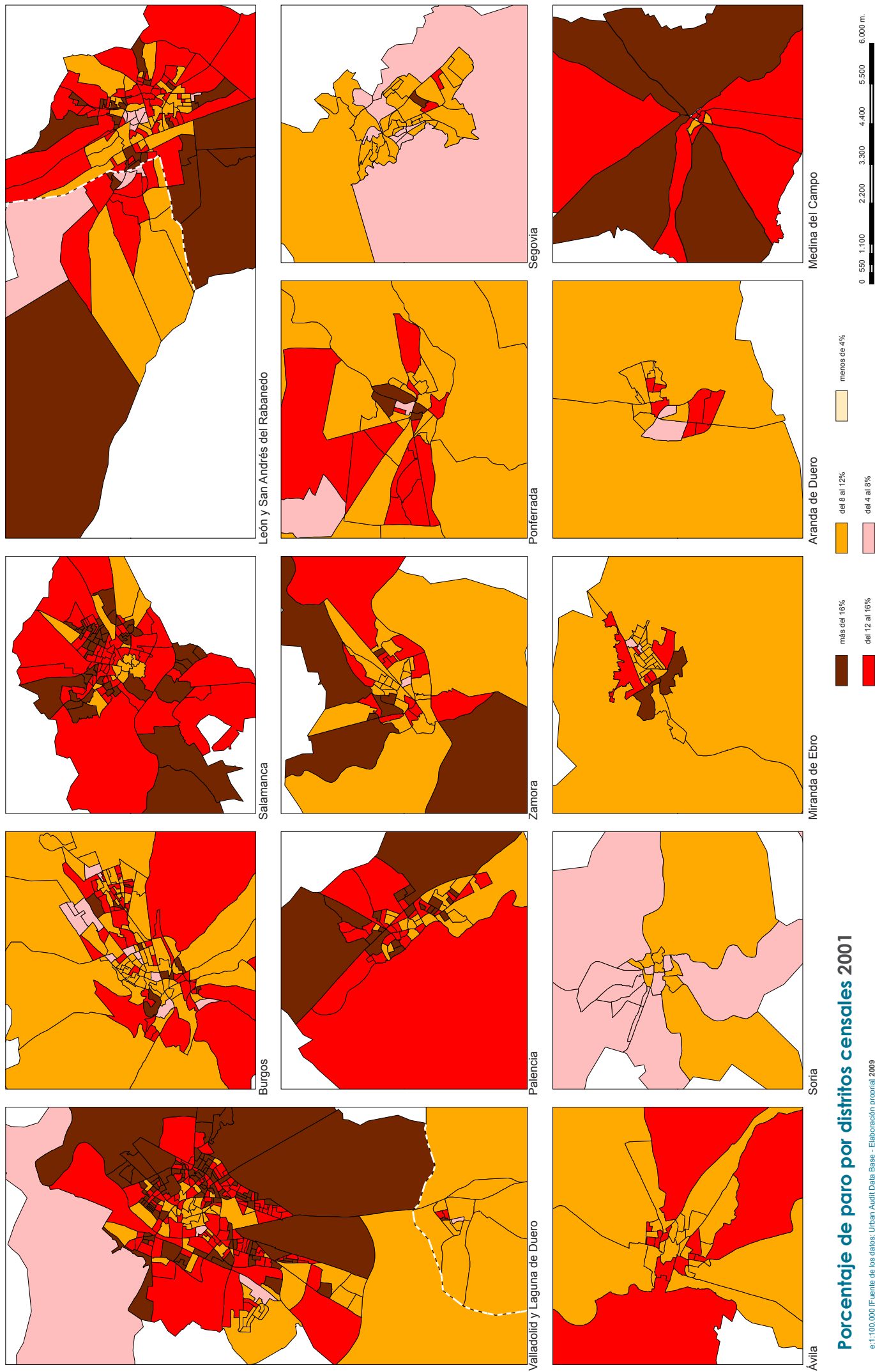


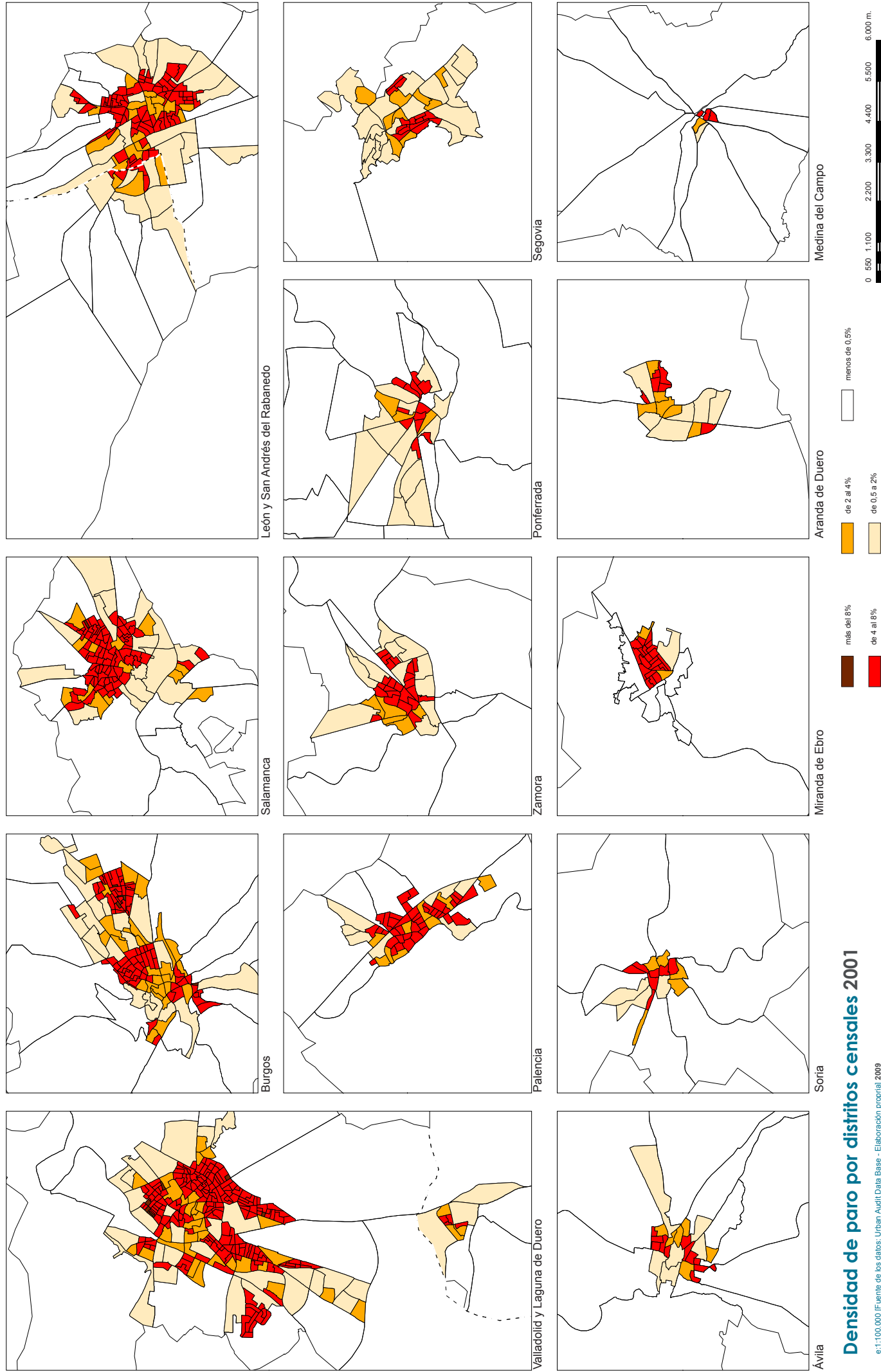




Diferencia de paro entre la ciudad central y su zona urbana amplia 2001

e:1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009





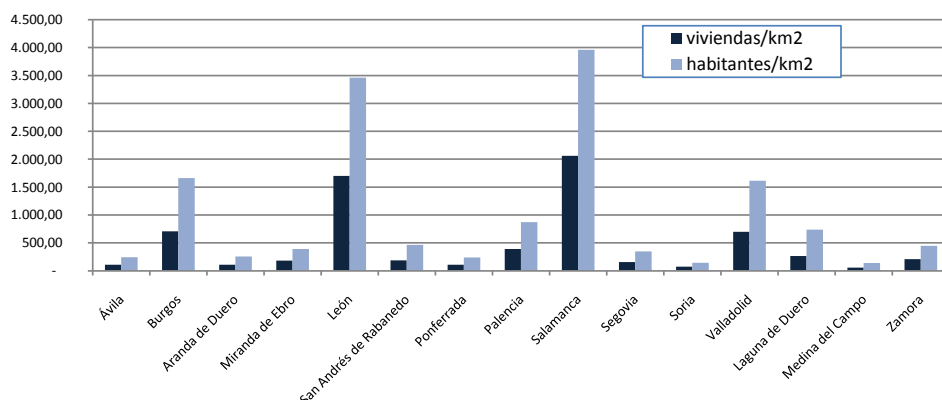
VIVIENDA Y DENSIDAD URBANA

También la densidad de población o compacidad urbana, expresada en residentes por km², se muestra con enormes variaciones. Hay barrios muy densos, con más de 10.000 habitantes por km² y menos de 100 m² disponibles por residente. Se detectan dos tipos de áreas extremas: centros históricos caracterizados por un caserío compacto y un estrecho viario, y barrios residenciales propios de ciudades industriales (principalmente en Europa central y oriental) con predominio de edificios de apartamentos en altura.

Estas densidades “extramadamente altas”, superiores a los 10.000 habitantes por km² según lo clasifica la Urban Audit europea, son habituales en Polonia, Holanda, ciudades de Alemania oriental, España e Italia. En estos dos últimos países, más del 50% de la población de las ciudades vive en barrios extremadamente densos, y hay muchos casos donde estos porcentajes alcanzan valores que rondan el 70% (en Castilla y León, por ejemplo, Burgos, León, Salamanca, Palencia o Miranda de Ebro). En lo alto de la estadística están Valladolid, con un 80%, y Palermo, con un 95% de la población viviendo en barrios de alta densidad. Hay que indicar también que en España, en cualquier ciudad o barrio, es muy habitual encontrar densidades que alcancen los 20.000 habitantes por km², el doble de lo que la Urban Audit define ya como extremadamente alto.

Las ciudades de Castilla y León se caracterizan por su compacidad, no solo como fruto de la herencia de las trazas medievales de sus centros, sino también en sus nuevos barrios. Parten de un modelo inicial de crecimiento limitado por la geografía del entorno –muchas de las ciudades se ubican en riberas de ríos o en zonas elevadas, vinculadas a posiciones defensivas o a vías de comunicación y puentes–, o por los trazados ferroviarios y las zonas industriales de borde construidos en el siglo XIX. Esto hace del suelo un bien escaso. En el caso de Ávila, la ciudad ha seguido creciendo en el recinto amurallado y sus arrabales históricos hasta el siglo XXI. La densidad de habitantes suele ser alta. Esta situación que se da tanto en las capitales de provincia (Valladolid, Palencia, Salamanca, Burgos, León...), y otras ciudades históricas de origen –o consolidación– medieval (incluyendo Miranda de Ebro o Aranda de Duero, cuya expansión reciente ha sido interna y compacta). Por el contrario, con densidades más bajas, aunque altas en comparación con la media de Europa, encontramos a Ponferrada, San Andrés del Rabanedo y Laguna de Duero, ciudades satélite las dos últimas, y todas ellas con un crecimiento a partir de una estructura polinuclear, sin demasiadas limitaciones geográficas y una relativa disponibilidad de suelo. En el caso de Ponferrada, donde lo agrícola y lo industrial se mezclan complejamente, la industria minero-siderúrgica ha dejado en el interior del núcleo urbano amplios espacios vacíos, edificados hoy bajo un planeamiento más moderno. Todo esto contrasta con un modelo de crecimiento apoyado en fragmentos densos, que tienden a aprovechar y rentabilizar el uso del suelo, en los municipios centrales, frente a fragmentos menos densos, de viviendas unifamiliares, en el alfoz de las ciudades.

Aún con todo esto, hay que tener en cuenta que las densidades varían mucho dentro de los propios núcleos, y más cuando hacemos referencia a la totalidad del municipio. Estas densidades superiores a los 10.000 hab/km² se dan solamente en algunos barrios. El centro suele ser mucho más denso que la periferia, y existen zonas en los municipios sin urbanizar. Por ello los datos de densidad municipales no son tan extremos, ya que varían en función de la extensión del municipio, y de su extensión construida. León, por ejemplo, tiene una densidad más alta por el tamaño del municipio, que está prácticamente colmatado. Una situación parecida ocurre en Salamanca.



Densidad de habitantes y viviendas en las ciudades de Castilla y León. 2009

[Fuente: Ministerio de Vivienda]

DIMENSIONES DEL ESPACIO VITAL ; TAMAÑO DE LA VIVIENDA EN LAS CIUDADES EUROPEAS

El tamaño de las viviendas es un indicador objetivo del nivel de vida. Las diferencias observadas son muy marcadas en el conjunto de Europa; hay ciudades con casi tres veces más espacio por habitante que otras. Indicar también que los habitantes de las ciudades tienden a disponer de menos espacio que en las zonas rurales. Hay más de 30 ciudades estudiadas donde el espacio medio por habitante es superior a 40 m², todas ellas en la parte occidental de la UE: Dinamarca (en Aalborg, Odense y Copenhague se encuentran las mayores mediciones), Holanda (en La Haya y Groningen cada habitante cuenta con más de 45 m²), Luxemburgo, Suecia y Alemania. Otras ciudades con viviendas amplias son las del norte de Italia, Malta y Portugal. La disponibilidad de espacio de los residentes en los nuevos Estados miembros es menor; Bulgaria, Letonia, Rumanía, Eslovaquia, Chequia, Lituania y Polonia cuentan, por término medio, con un espacio vital de 15-20 m² por habitante. El espacio vital por habitante sigue siendo uno de los indicadores más visibles de la brecha entre Oriente y Occidente.

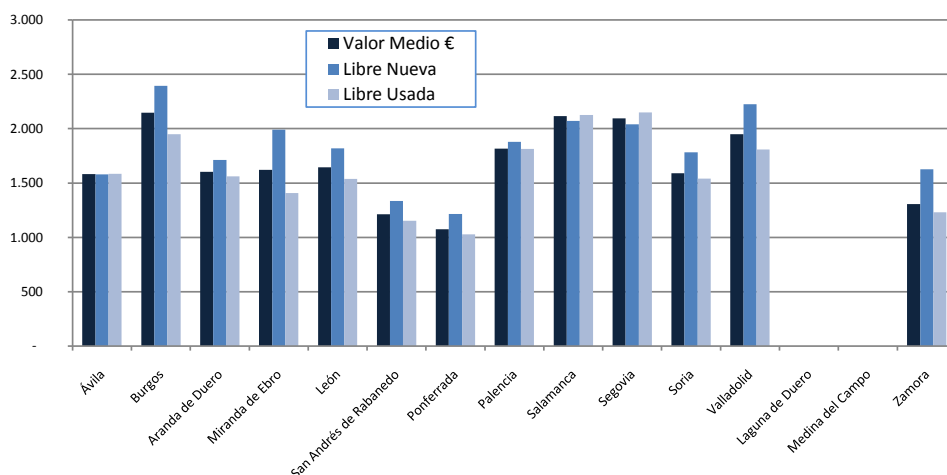
Esta antigua divisoria política de Europa se refleja en los diferentes niveles de ingresos y del PIB de cada país, y también se aprecia en el precio de la vivienda. Los precios más altos aparecen en el noroeste de Europa, alrededor de las capitales, donde la media supera a menudo los 2.000 euros m². Los precios son más bajos en ciudades del sur de Europa y mucho más aún en las ciudades de Europa central y oriental donde el promedio de precios en 2001 era de menos de 500 euros m². Sin embargo los precios han aumentado rápidamente en los últimos años, y la capacidad de afrontar el pago de la vivienda se ha convertido en una de las principales preocupaciones para las familias con escasos recursos, clases medias o jóvenes.

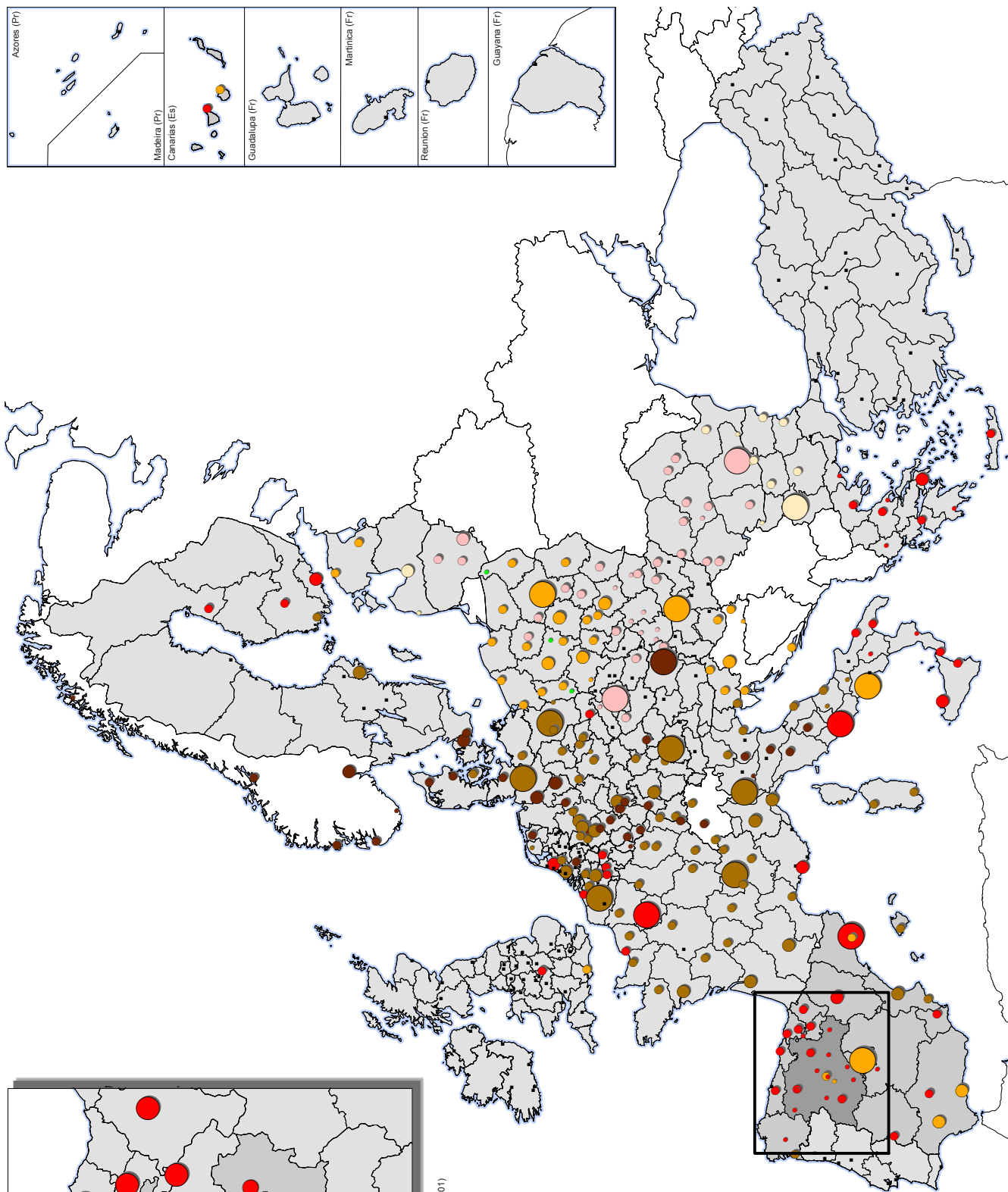
En España, una consecuencia de la alta densidad en las ciudades, provocada a veces por la escasez de suelo, es el reducido tamaño de las viviendas y la superficie disponible por habitante. Castilla y León presenta características similares al resto de España: las ciudades pequeñas y de tamaño medio tienen entre 30 y 35 m² disponibles por habitante, a excepción de Valladolid, donde el tamaño es menor, quizás por ser la ciudad de mayor tamaño de la Comunidad y la que sufre una mayor presión inmobiliaria. No obstante, destaca el caso de Medina del Campo, con superficies similares a las de la capital, lo que podría deberse a su estructura histórica, todavía muy presente, unida a sus características socioeconómicas con una base industrial y con una población trabajadora relevante.

Otra consecuencia de la escasez de suelo, y de la demanda de vivienda, relacionada muchas veces con el tamaño de las ciudades y con su poder de atracción sobre el entorno, es el precio por metro cuadrado de vivienda, que influye directamente sobre el tamaño de las mismas. Las ciudades más caras son las dos más grandes: Burgos, la segunda en tamaño de la Comunidad, y Valladolid, la primera, ambas con precios que rondan los 2.250 €/m². Las más baratas son Ponferrada, San Andrés del Rabanedo y Zamora, con precios medio que no llegan a los 1.250 €/m². Mil euros de diferencia entre unas y otras. Habitualmente, la vivienda nueva es más cara que la de segunda mano, aunque las ciudades con sus centros declarados Conjunto Histórico cambien esta tendencia. En Ávila los precios son similares, mientras que en Salamanca y Segovia, es más cara la vivienda antigua que la nueva.

Precio por metro cuadrado en las viviendas de las ciudades de Castilla y León. 2009

[Fuente: Ministerio de Vivienda]





e:1:13.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

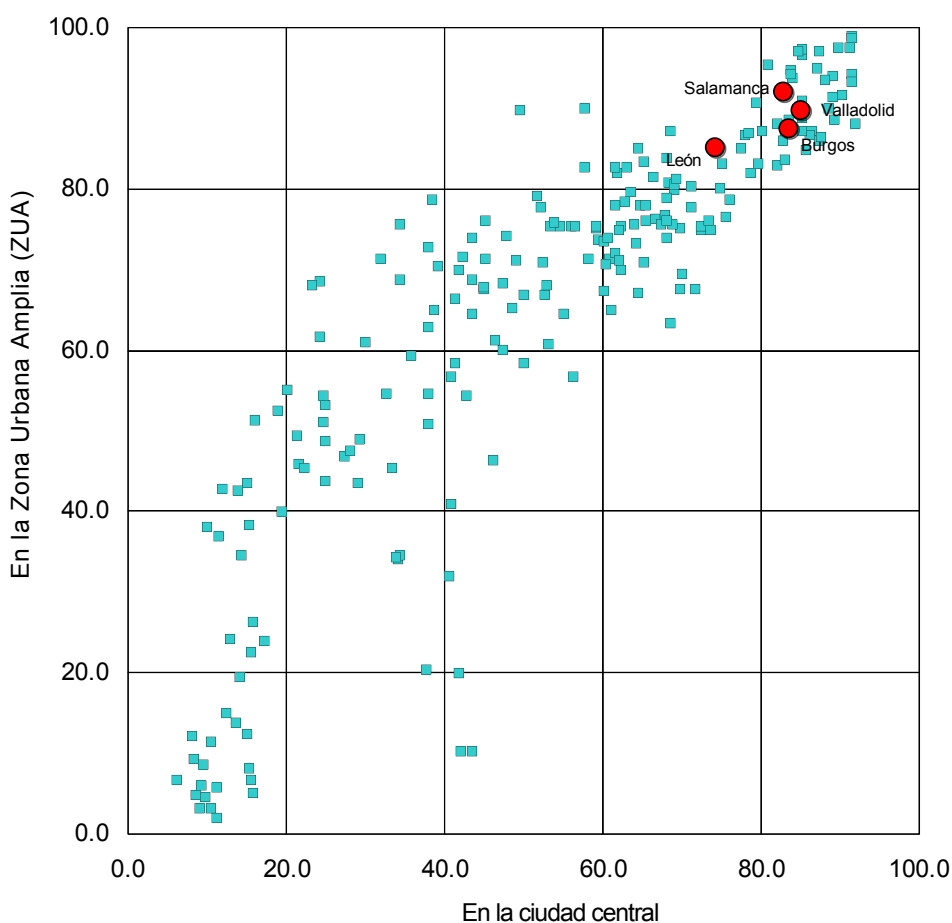
CASA O PISO

La disponibilidad de espacio está claramente relacionada con el tipo de viviendas que ocupan sus residentes, y con el lugar, dentro de la ciudad o de la aglomeración, donde vivan. Las casas, habitualmente de mayor tamaño que los pisos, suelen encontrarse en el extrarradio. La mayoría de los habitantes de las ciudades de Europa viven en pisos o apartamentos, que suponen un 77% de las viviendas urbanas. La porción de pisos tiende a ser mayor en las ciudades más grandes que en los pequeños núcleos. Las ciudades con el mayor porcentaje de ‘apilamiento’ son Milán, París y Pamplona (no se cuenta aquí su alfoz reciente), donde los pisos constituyen más del 99% del total de las viviendas. En 54 de las 250 ciudades de la Auditoría Urbana, más del 90% de las familias viven en pisos. Ello es una característica propia de Italia y España. En las Islas Británicas por el contrario, más del 50% de la población urbana vive en casas; así, en ciudades como Derry y Wrexham más del 90% de las viviendas son unifamiliares.

En el caso de España, los datos más recientes (no los vinculados al censo de 2001) nos hablan de un proceso intenso de suburbanización de sus ciudades, que se detiene con la crisis del 2008.

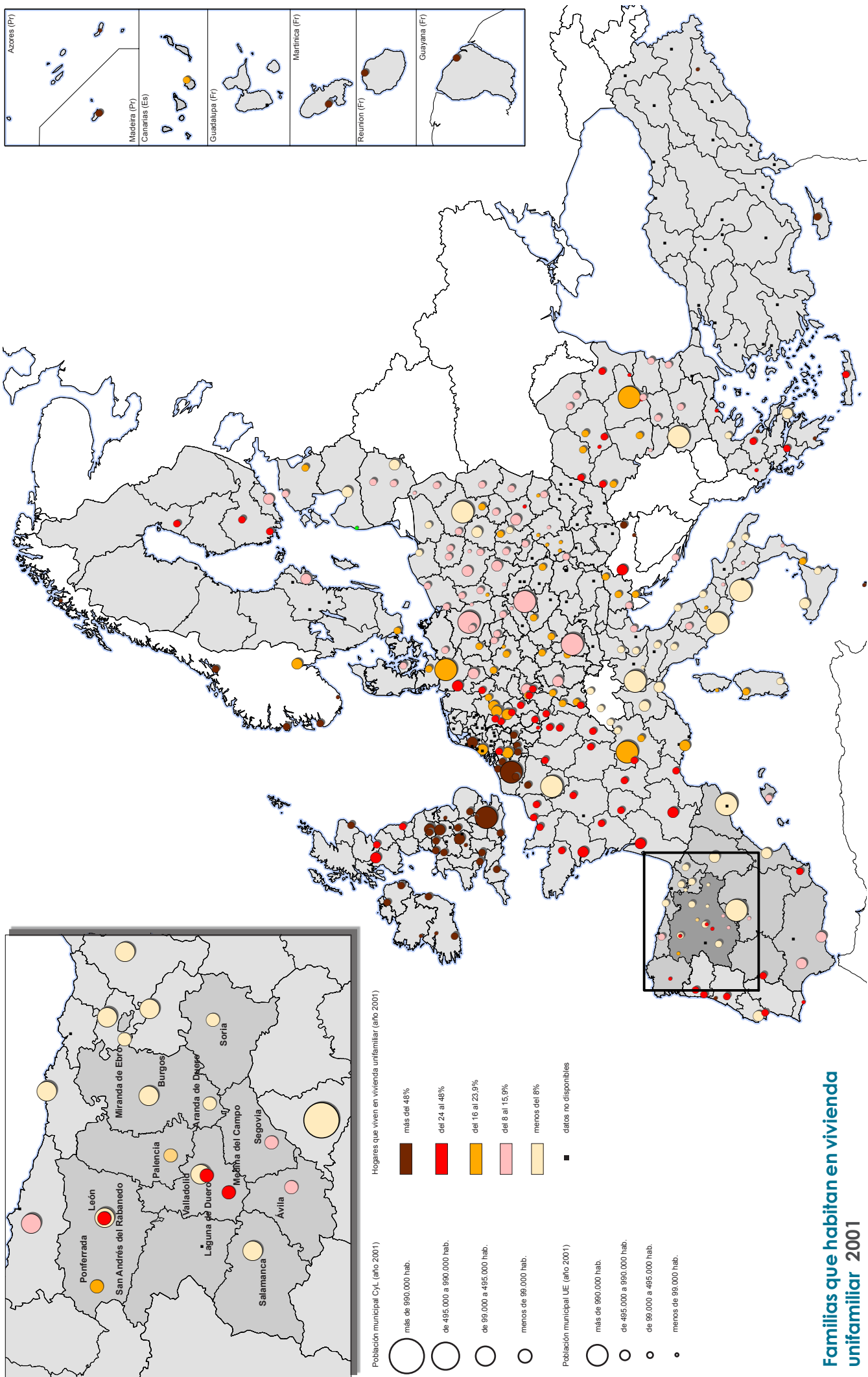
Sin embargo no se trata, como la mayoría de las ciudades europeas, de un proceso de suburbanización basado en la vivienda unifamiliar casi exclusivamente. Es evidente que en España las urbanizaciones de unifamiliares han aumentado extraordinariamente, sobre todo a partir de la década de 1970, cuando se comienza a difundir el modelo del “adosado”.

Ahora bien, en nuestras ciudades, núcleos rurales del entorno están desarrollándose no sólo con agrupaciones de unifamiliares, sino con nuevos barrios de vivienda colectiva, bloques insertos en medios rurales sin transiciones espaciales, con un cambio de escala que produce un impacto evidente. Ya sea Palazuelos, en el entorno de Segovia, Arroyo, en el de Valladolid, o Castellanos de Moriscos en el de Salamanca, sorprenden la aparición de bloques de pisos, que en algunas ocasiones reproducen el modelo del plan parcial urbano sin estrategia de adaptación. Todo ello facilita la predominancia del “piso” (próximo



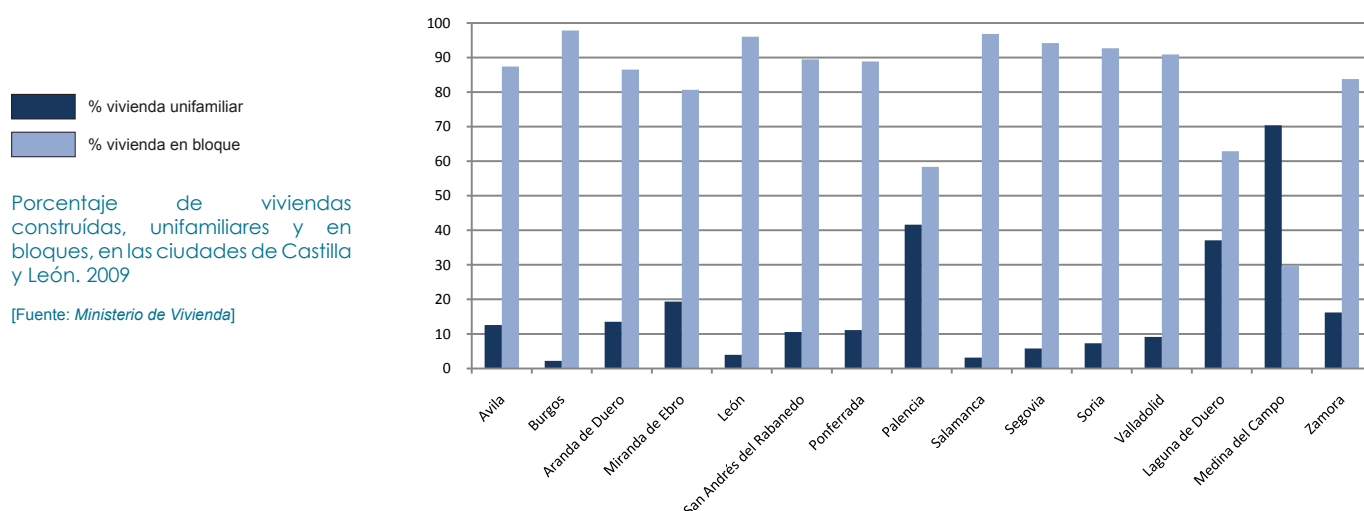
Diferencia entre el número de hogares que viven en viviendas de propiedad entre la ciudad central (CC) y la Zona Urbana Amplia (ZUA). 2001

[Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]



al 90%) frente a la “casa”, a pesar del gran crecimiento de estas últimas. En general el porcentaje de ciudadanos que viven en casa unifamiliares no llega al 8%, salvo en las “ciudades emergentes” o “ciudades satélite”.

En Castilla y León hay altos porcentajes de familias residentes en viviendas unifamiliares en San Andrés del Rabanedo, Laguna de Duero y en Medina del Campo. En Laguna se ha construido mucha vivienda unifamiliar ante la demanda por parte de la clase media y media-alta que salen de Valladolid. En San Andrés también se da este proceso de crecimiento suburbano, aunque en la ciudad ya existe una estructura de vivienda unifamiliar en su centro histórico. El caso de Medina del Campo es similar al de San Andrés, ya que la estructura histórica del centro se une a los nuevos barrios residenciales de vivienda unifamiliar.

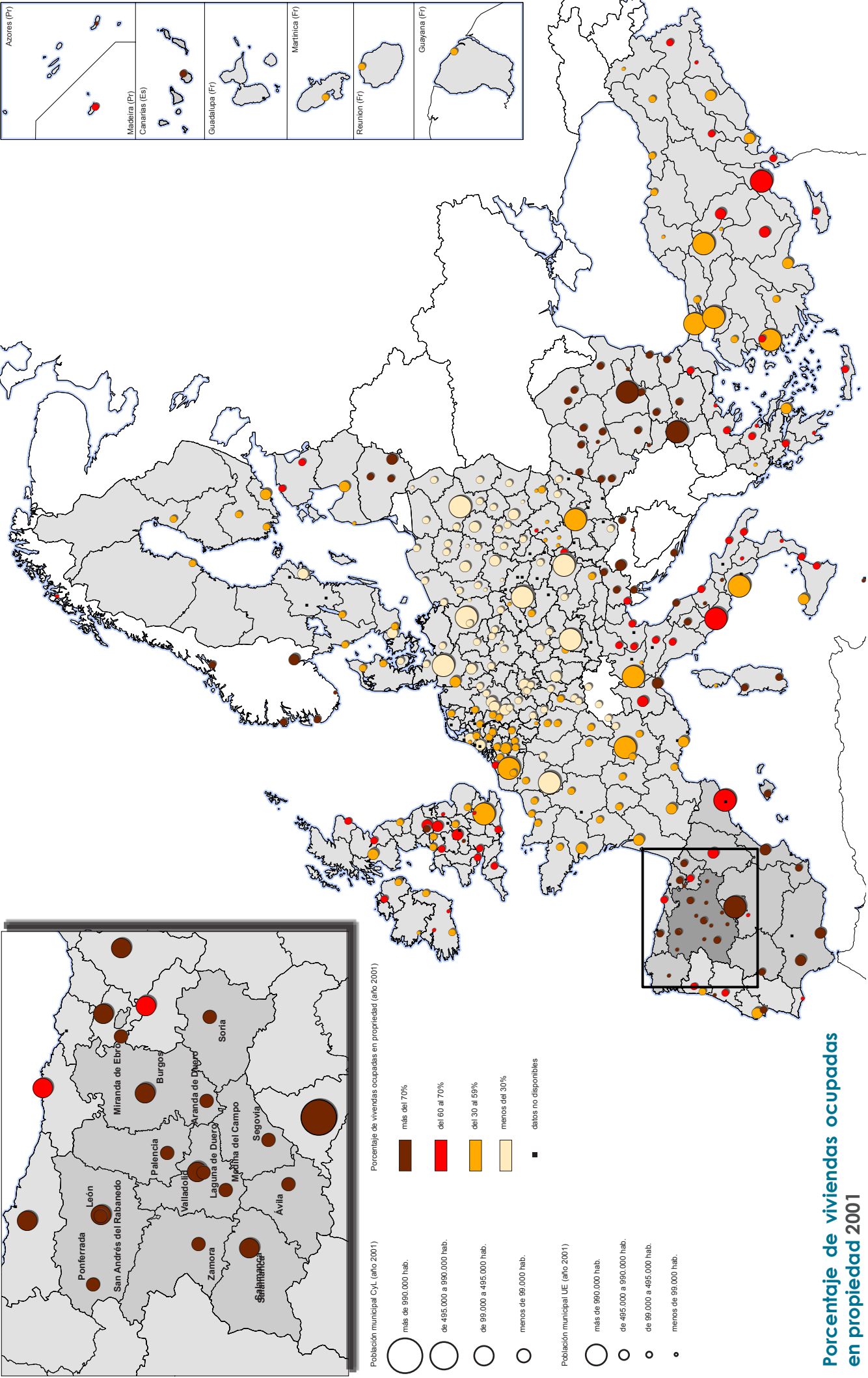


VIVIENDA EN PROPIEDAD

La mitad de las familias urbanas de Europa reside en viviendas en propiedad. En Hungría, Eslovaquia, Lituania, Bulgaria y Rumanía, gran parte de las viviendas fueron donadas a sus ocupantes durante el decenio de 1990, con el abandono del comunismo, por lo que el porcentaje de vivienda en propiedad alcanza el 75%. Se encuentran también grandes porcentajes de propiedad privada en España, superando muchas ciudades el 75%, seguida del Reino Unido, Irlanda, Italia, Portugal y Grecia. Existen bajos niveles de propiedad de vivienda en ciudades de Austria, Holanda y Dinamarca, donde la vivienda social y las empresas desempeñan un papel importante en el mercado de vivienda urbana. En el caso de Holanda la proporción de propietarios está aumentando mucho en los últimos 10 años como consecuencia de una política fiscal y de venta de vivienda social, así como programas de reconstrucción de edificaciones fuertemente favorables al mercado en propiedad. En Polonia, país ex-comunista, no se ha realizado una privatización a gran escala, y menos del 25% de las viviendas son ocupadas hoy por sus propietarios.

La vivienda en propiedad no se distribuye equitativamente dentro de las zonas urbanas, siendo significativamente mayor en el borde de la aglomeración urbana que en sus áreas centrales: Esto sugiere una relación entre la edad de la vivienda y la propiedad. Hay que tener en cuenta además que la suburbanización producida en las últimas décadas ha coincidido con un cambio en la política de vivienda social hacia un mercado impulsado principalmente por el sector privado.

Castilla y León, con características de partida análogas al resto de España, presenta altos índices de vivienda en propiedad con porcentajes próximos al 80% en sus cuatro grandes ciudades; León, Valladolid, Salamanca y Burgos, donde son incluso superiores a la media española. Así en ciudades de nuestro entorno inmediato, Santander, Logroño, Zaragoza, el porcentaje de vivienda en propiedad es menor que en las ciudades de Castilla y León, que se comportan en este aspecto con una extraordinaria singularidad.



Porcentaje de viviendas ocupadas en propiedad 2001

e:113.500.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009

TAMAÑO MEDIO DE LOS HOGARES

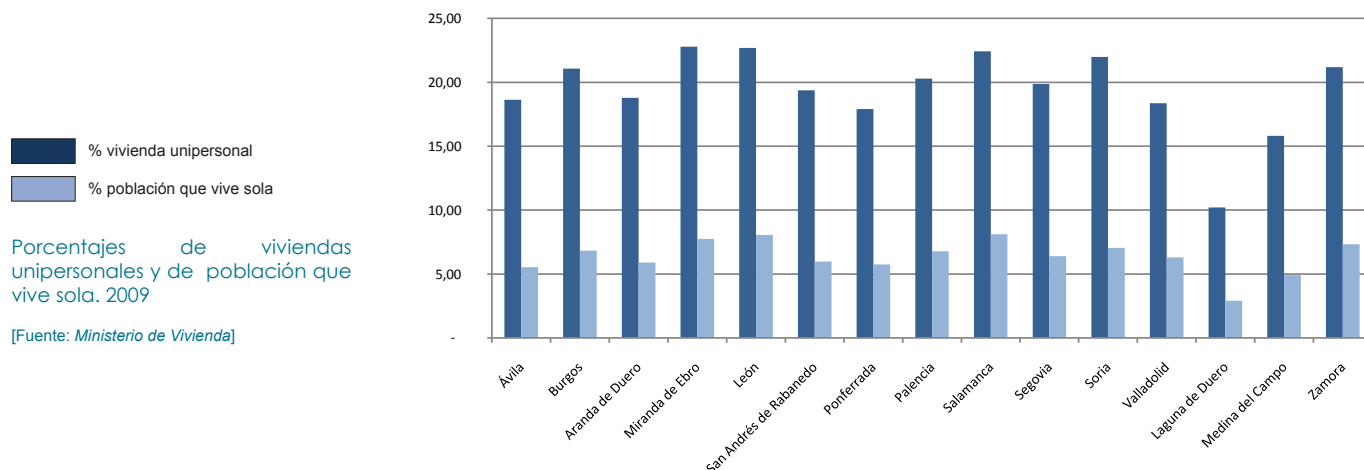
En 2001, el tamaño medio de la familia en las ciudades de la Urban Audit era de 2,4 personas. Aunque existen diferencias entre las distintas regiones de Europa, la variación dentro de cada país es relativamente pequeña. No obstante, los datos muestran un patrón “núcleo-periferia”, situándose los pequeños hogares en el centro de la ciudad, mientras que las viviendas mayores se encuentran en la periferia urbana. Con respecto a los países, es en la Europa del Norte donde se encuentran los promedios más bajos, mientras que los hogares tienden a ser mayores en el centro y Este, lo que podría explicar el menor espacio detectado por persona de estas zonas, además de estar relacionado con la tendencia de muchos hogares a “compartir” espacios dentro de sus viviendas. Las ciudades del Sur de Europa, sobre todo las españolas, griegas y portuguesas, cuentan con una media de tres miembros por hogar. No obstante, el tamaño medio del hogar ha venido disminuyendo en los últimos años, sobre todo en estos países que tenían estas medias altas. Las disminuciones más grandes tuvieron lugar en Polonia, Portugal, Eslovenia y España con un descenso de entre el 0,3% y el 0,4% en el período 1996-2001.

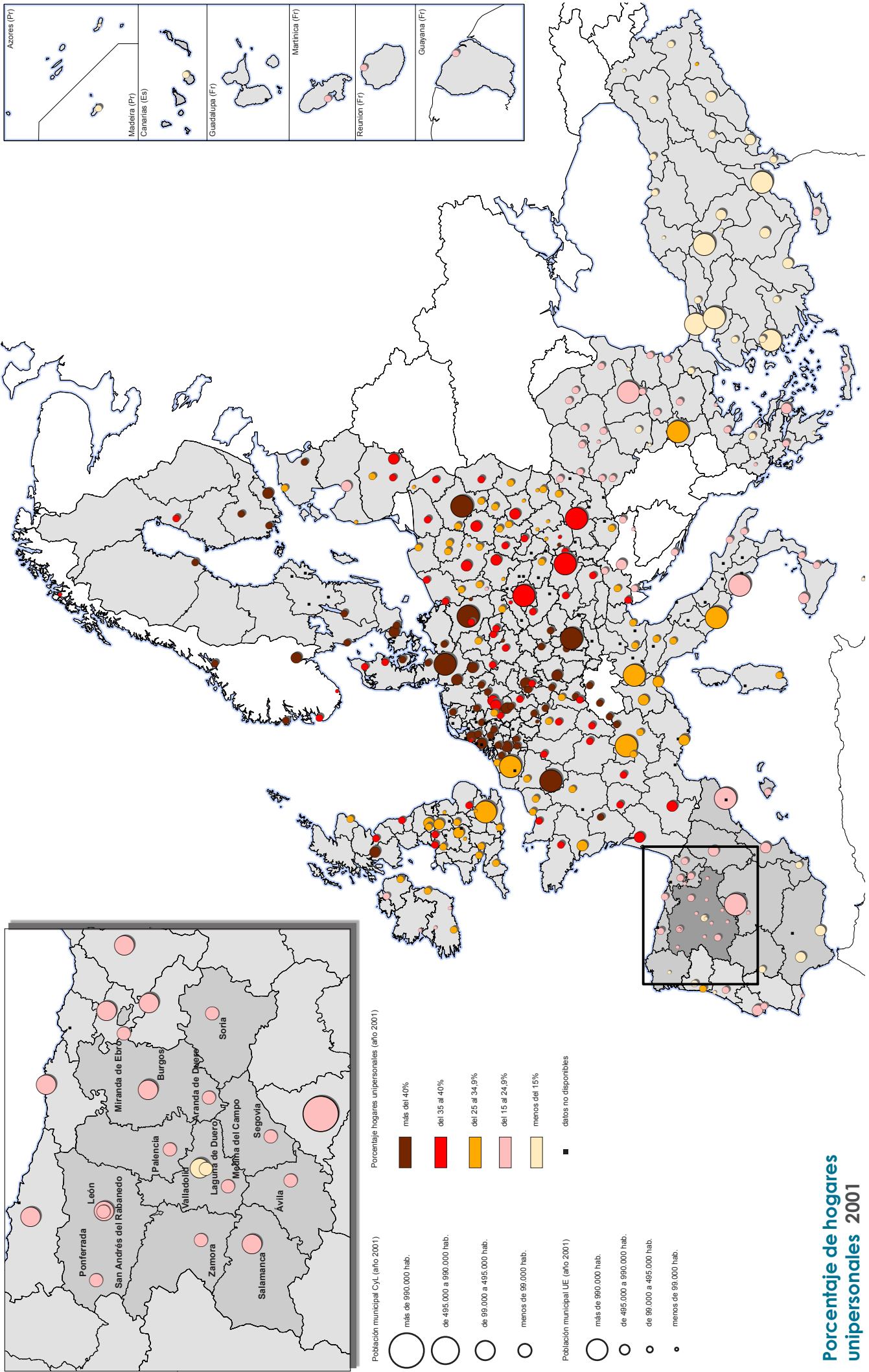
En las capitales, los hogares tienden a ser más pequeños y además de existir un elevado número de hogares unipersonales. En ciudades como Ámsterdam, Berlín, Copenhague, Helsinki, París, Estocolmo y Viena encontramos una media inferior a 2 personas por hogar. En Londres, la ciudad más cara en Europa, vivir solo es inasequible para la mayoría de los ciudadanos y esto hace que, especialmente entre los jóvenes, se tienda a compartir viviendas, lo que aumenta el tamaño medio de sus hogares.

PERFIL DE LOS HOGARES UNIPERSONALES

Los países de la Europa de los 15, contaban en 1961 con 15 millones de hogares unipersonales, una cifra que en 1995 era de 42 millones y que fuentes de Eurostat sitúan en 62 millones el año 2025. Un tercio de todas las personas residentes en las ciudades de la Auditoría Urbana en 2001 vivían solas, una proporción mucho mayor que en las zonas no urbanas de Europa. La mayoría de los hogares unipersonales responden a mujeres, por su mayor longevidad y porque tienden a casarse con hombres mayores que ellas. En tanto que entre la población joven es mayor el número de hombres que viven por su cuenta que el de mujeres.

Entre las ciudades con más del 50% de su población viviendo sola se incluyen Groningen, Ámsterdam y Utrecht en Holanda; Göttingen, Trier, Schwerin, Hannover, Múnich, Regensburg y Frankfurt am Main en Alemania; Estocolmo y Gotemburgo en Suecia y Copenhague en Dinamarca. En algunas de estas ciudades la existencia de gran población estudiante tiene una incidencia significativa en las cifras. En el otro extremo de la escala resulta menos común encontrar personas viviendo solas en los países del Mediterráneo y de Europa centro-oriental donde la proporción de hogares unipersonales es inferior al 35%. En varias ciudades de Bulgaria, Italia, Portugal y España la cuota fue inferior incluso al 20%. El número de personas que viven solas ha aumentando en toda la UE, especialmente donde las cifras eran más bajas. En España ha sido del 10% anual entre 1996 y 2001.



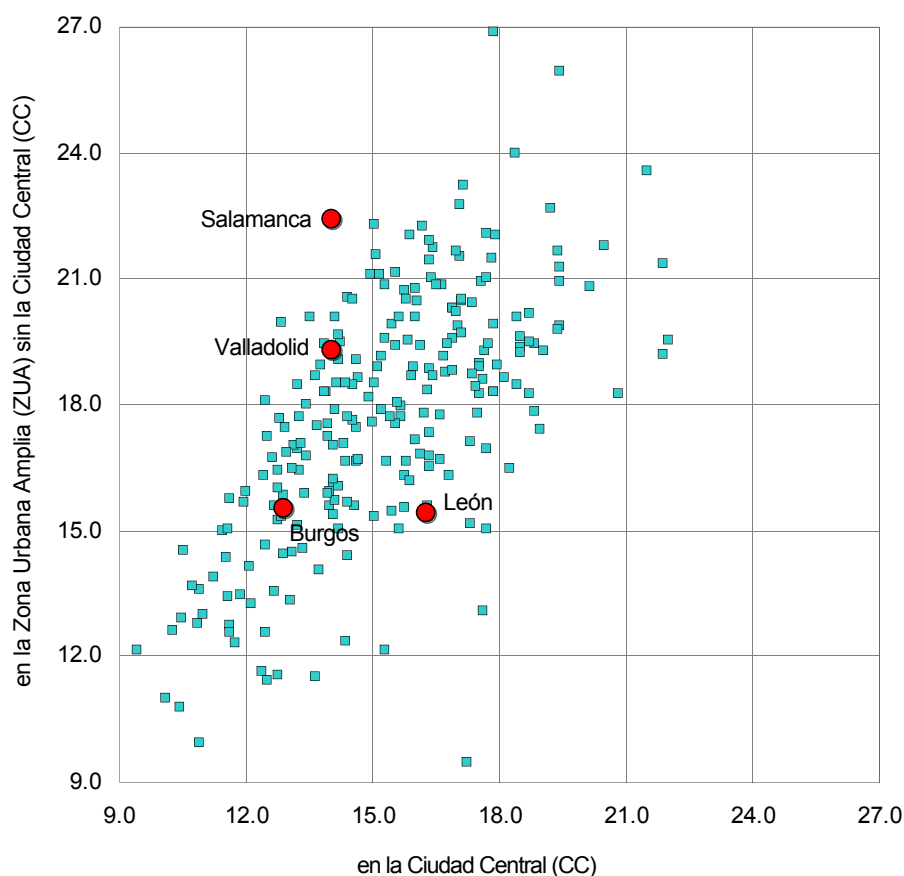


En las ciudades de Castilla y León detectamos dos modelos urbanos según el tamaño medio de los hogares; Palencia, Salamanca y Zamora cuentan con un menor tamaño de los hogares en sus centros urbanos, mientras que en el resto de las ciudades los hogares con menor tamaño se sitúan en los barrios del borde. Valladolid, como excepción, presenta un perfil intermedio. Por ciudades, sólo Salamanca, Laguna de Duero y Miranda de Ebro tienen un tamaño medio de los hogares inferior a 2,75 personas. En el otro extremo está León, con más de 3. De la media resultante, la Comunidad Autónoma se sitúa en la media española.

NIÑOS Y SUB-URBANIZACIÓN

La dicotomía centro-periferia genera toda una serie de comportamientos que tienden a percibirse en todas las ciudades de forma que la mayor presencia de hogares unipersonales de jóvenes y mayores se da en los centros. Esto tiene que ver con las mayores oportunidades de trabajo y mayor oferta recreativa para los primeros, mientras que los ancianos buscan el confort y la proximidad de las tiendas, el transporte público y los servicios de salud. También hay una relación causa-efecto entre el stock de viviendas y la demanda del mercado, dado que los edificios más antiguos, con menor tamaño y más adecuados para pequeñas familias tienden a estar en los centros urbanos. En tanto que los hogares más grandes, en particular las familias con hijos, salen de las zonas del centro de la ciudad en busca de viviendas asequibles que se adapten a sus tamaños y con espacios más agradables para los niños; dejando atrás viviendas que serán ocupadas por familias pequeñas, o personas que vivan solas.

Todas las capitales muestran una mayor proporción de niños en la aglomeración urbana que en el centro. Además de ellas, este comportamiento es especialmente remarcable en otras ciudades como Oulu (Finlandia), Nowy Sacs y Suwalki (Polonia), Calarasi (Rumania) y Cork (Irlanda), donde entre el 23 y el 27% de la población de la aglomeración urbana eran niños. Hay muy pocas ciudades donde la proporción de niños sea mayor en el centro que en la periferia. Estas excepciones se encuentran en el Reino Unido, España, Grecia y Rumania, siendo algunos ejemplos Vidin (Rumania), Kalamata, Ioannina y Larisa (Grecia), Bradford (UK) y Oviedo (España).



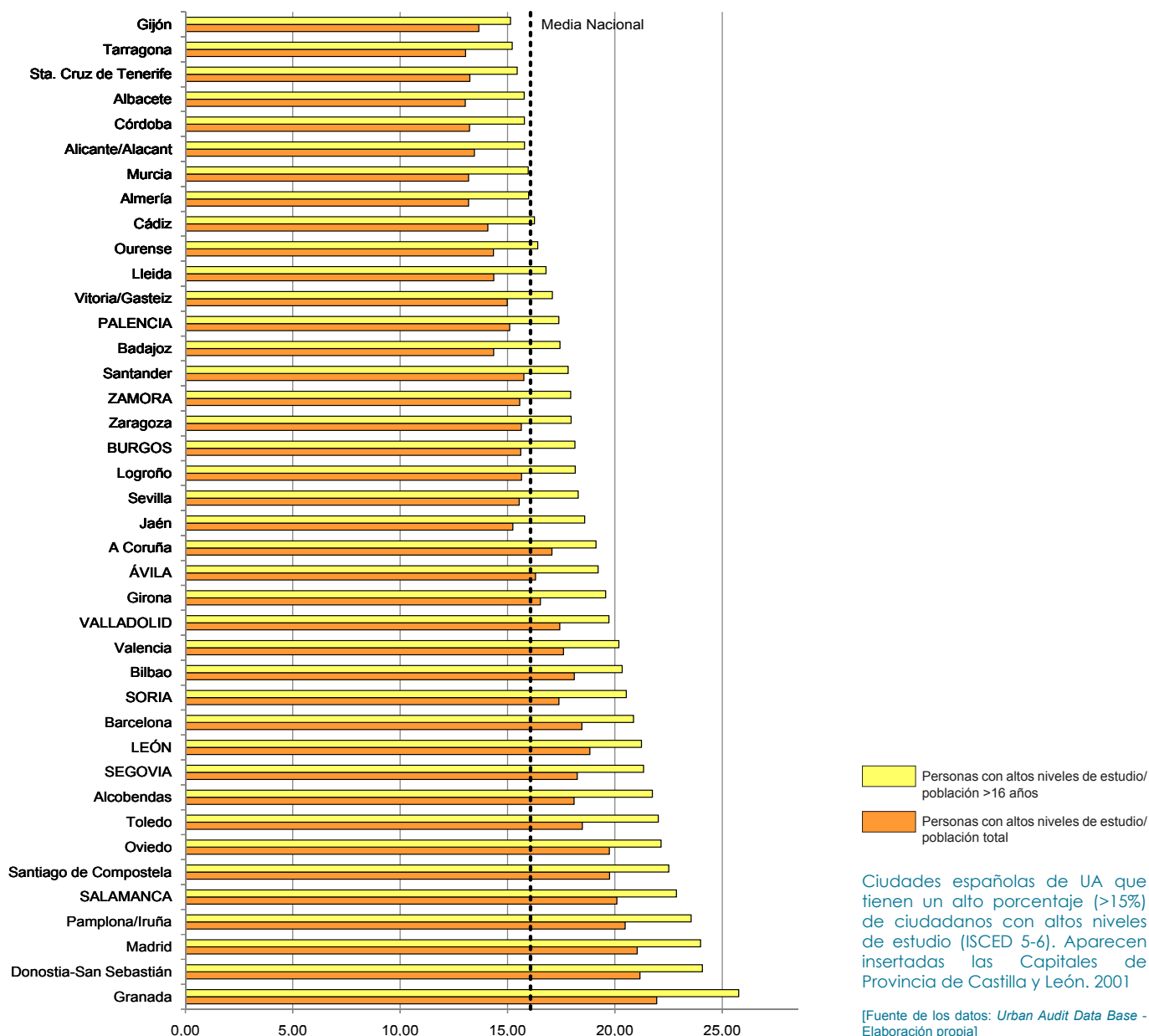
Diferencia entre el número de habitantes menores de 14 años entre la ciudad central (CC) y la Zona Urbana Amplia (ZUA), 2001

[Fuente de los datos: INE Data Base - Elaboración propia]

En el caso de Castilla y León, Salamanca y Valladolid son las áreas urbanas con un alfoz más joven. Burgos y León tienen una periferia cuya composición por edades es más homogénea. Las ciudades satélite y las ciudades con más inmigrantes en 2008, con tasas en torno al 10% o mayores, son Segovia, Soria, Miranda de Ebro y Aranda de Duero. Gracias a ello mantienen un perfil específico con mayor población joven. Pero destaca especialmente el caso de Laguna de Duero, por su condición de ciudad satélite, donde viven muchas parejas jóvenes con hijos pequeños.

EDUCACIÓN

Un indicador del nivel educativo en Europa es la proporción de población de más de 25 años de edad con cualificaciones ISCED de nivel de 5-6: título universitario de al menos cuatro años de estudio o tres años para un curso específico de formación profesional. La educación, la formación profesional y el aprendizaje permanente desempeñan un papel vital en el desarrollo económico y social de Europa, y las cifras revelan que los habitantes de las ciudades están de media mejor educados que el resto de los ciudadanos europeos. Casi todas las ciudades de la Auditoría Urbana obtuvieron una puntuación superior con respecto a la educación superior completada que sus respectivos promedios nacionales y en muchas de ellas la diferencia es significativamente mayor.



Ciudades españolas de UA que tienen un alto porcentaje (>15%) de ciudadanos con altos niveles de estudio (ISCED 5-6). Aparecen insertadas las Capitales de Provincia de Castilla y León. 2001

[Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia]

El porcentaje de habitantes con estudios superiores, nivel ISCED 5-6, es especialmente alto en las ciudades del Reino Unido, Francia, los Países Bajos, Finlandia, Alemania, Italia e Irlanda. También en muchos de los nuevos estados miembros, especialmente en los Estados Bálticos, Bulgaria y Polonia. Las capitales suelen estar en lo alto de la clasificación; algunas, con más del 30% de la población, son por ejemplo París, Tallin, Sofía, Helsinki, Londres, Ámsterdam y Varsovia. Las ciudades con población mejor educada ofrecen gran número de empleos altamente cualificados y/o albergan universidades y centros de investigación. Cambridge por ejemplo, tiene la mayor proporción de habitantes con estudios superiores de todas las ciudades de la Auditoría Urbana del Reino Unido. Entre las ciudades con una baja proporción, menos del 15%, de habitantes que tengan estudios superiores se encuentran algunas pequeñas ciudades de Portugal e Italia.

Las disparidades entre hombres y mujeres con estudios superiores son relevantes en algunas ciudades, especialmente en Alemania, donde el promedio entre hombres y mujeres varía, de media, 12 puntos porcentuales. También se encontraron grandes disparidades en ciudades de la República Checa y Eslovaquia y ligeramente más suaves en Bélgica, Grecia, Hungría y Rumanía.

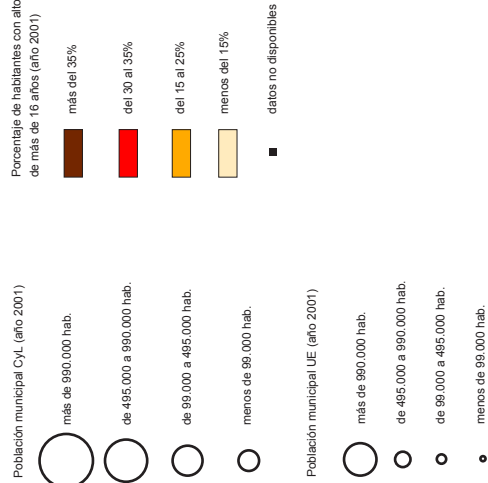
La población con estudios superiores en España es similar a la de los países de su entorno mediterráneo, aunque inferior al existente en los Países Nórdicos y Centro Europa. Destacan ciudades con clara tradición universitaria, como Granada, Madrid, Pamplona o Salamanca. En Castilla y León acompañan a Salamanca las ciudades de Segovia, León y Soria; en tanto que el resto de capitales provinciales se sitúan ligeramente por debajo de las anteriores. Menores niveles de formación hay en Aranda de Duero, Miranda de Ebro, Medina del Campo, Laguna de Duero, San Andrés del Rabanedo y Ponferrada.

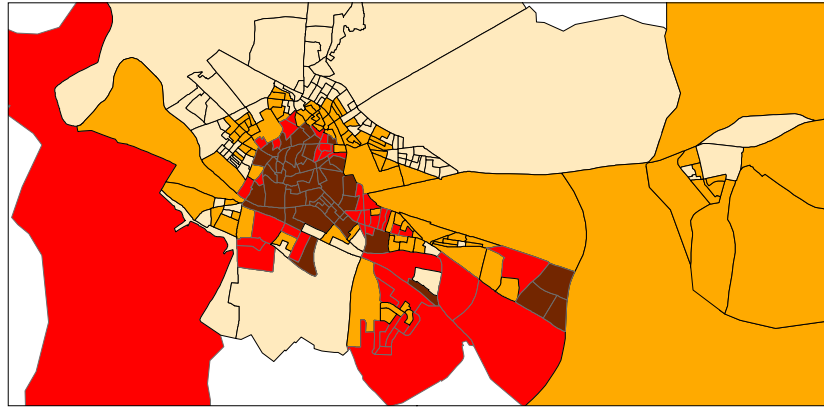
¿DÓNDE TIENDE A VIVIR LA POBLACIÓN CON UN ALTO NIVEL DE EDUCACIÓN?

Las personas con estudios terciarios suelen tener mayores niveles de ingresos, y con ello mayores posibilidades de elección de vivienda. Esto permite, analizando los niveles de estudios, intuir dónde se encuentran, dentro de las áreas urbanas, las mejores áreas residenciales. En general, en ciudades con bajos porcentajes de personas ilustradas, estas suelen vivir en la ciudad central, hecho que sucede sobre todo en el Centro y Este de Europa, Italia y Grecia. Por el contrario, en las regiones urbanas que tienen altos porcentajes de personas con un nivel de educación superior, esta población se ubica en la periferia, tal como sucede en Grenoble (Francia), Riga (Letonia), Vilna (Lituania) y Tampere y Turku (Finlandia).

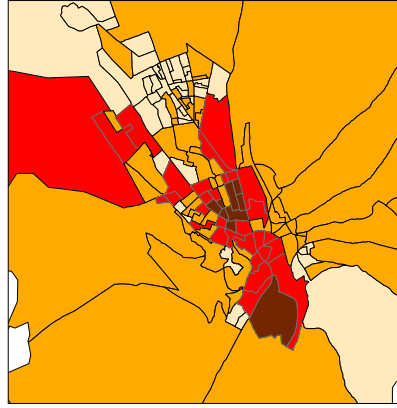
Hay excepciones, como Cambridge o París, que cuentan con un alto porcentaje de personas con alto nivel de educación que viven dentro del núcleo urbano. Cambridge es una ciudad universitaria, mientras que los más ricos y deseables barrios residenciales de la región parisina se encuentran dentro del centro.

En lo que se refiere a la distribución de la población con estudios en las ciudades de Castilla y León, son los centros urbanos donde tienden a vivir las personas con mayores niveles de educación. Tanto Burgos como Valladolid y especialmente León confirman este hecho. En Salamanca se observa un cierto equilibrio, aunque la población con estudios superiores tiende a residir en el centro urbano. Las nuevas áreas residenciales de los alfores de las ciudades tienen perfiles mixtos, conviviendo espacios de clases medias altas con urbanizaciones populares, desarrolladas por su potencial ventaja de precio. Esto no quiere decir que en Castilla y León haya bajos porcentajes de titulados superiores, como suele suceder en las ciudades de la Urban Audit europea que presentan esta distribución. Simplemente, en Castilla y León la estructura urbana es diferente, con ciudades, o áreas urbanas, de medio tamaño y alfores todavía en desarrollo.

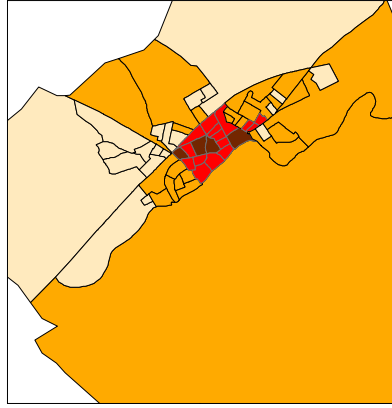




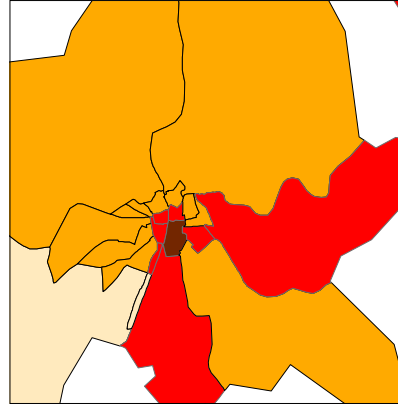
Valladolid y Laguna de Duero



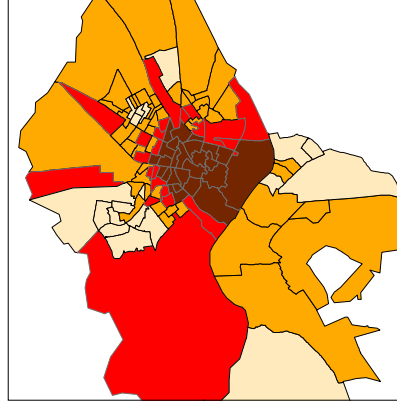
Burgos



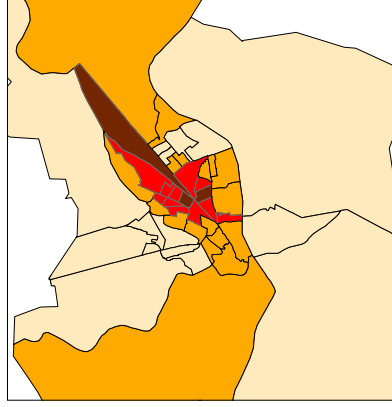
Palencia



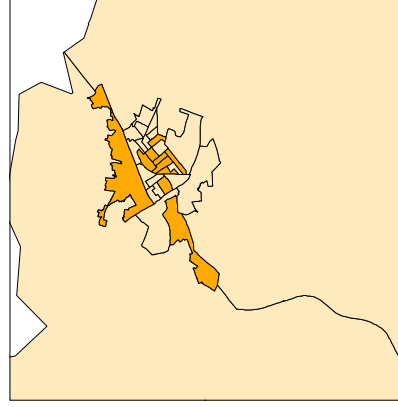
Soria



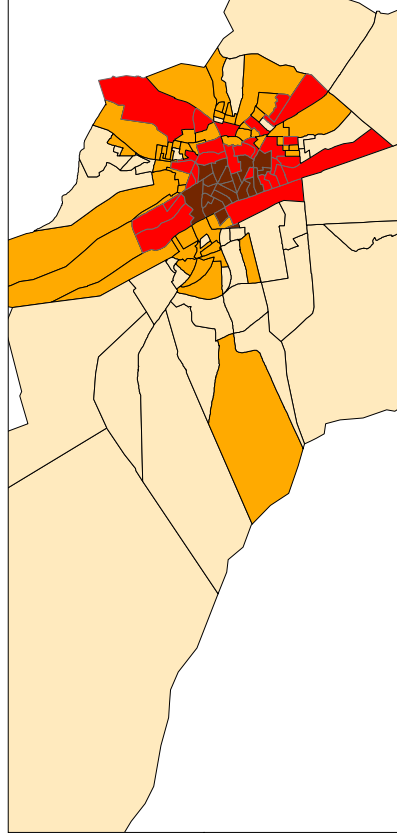
Salamanca



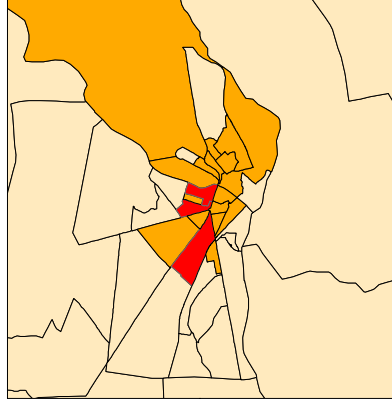
Zamora



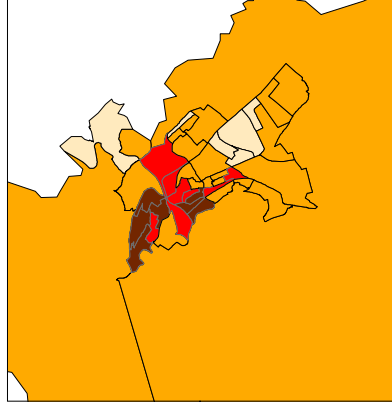
Miranda de Ebro



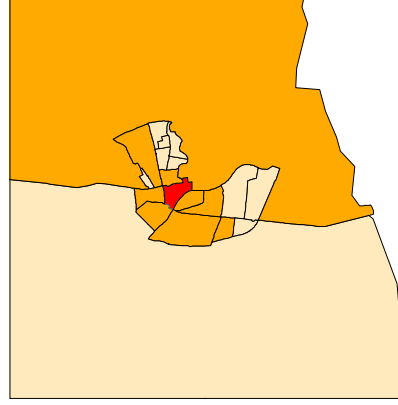
León y San Andrés del Rabanedo



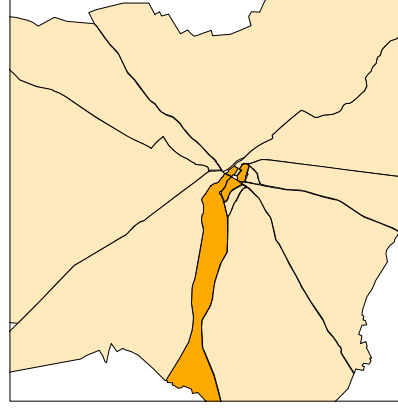
Ponferrada



Segovia



Aranda de Duero



Medina del Campo

Porcentaje de habitantes con instrucción de tercer grado por distritos censales 2001

e:1:100.000 [Fuente de los datos: Urban Audit Data Base - Elaboración propia] 2009



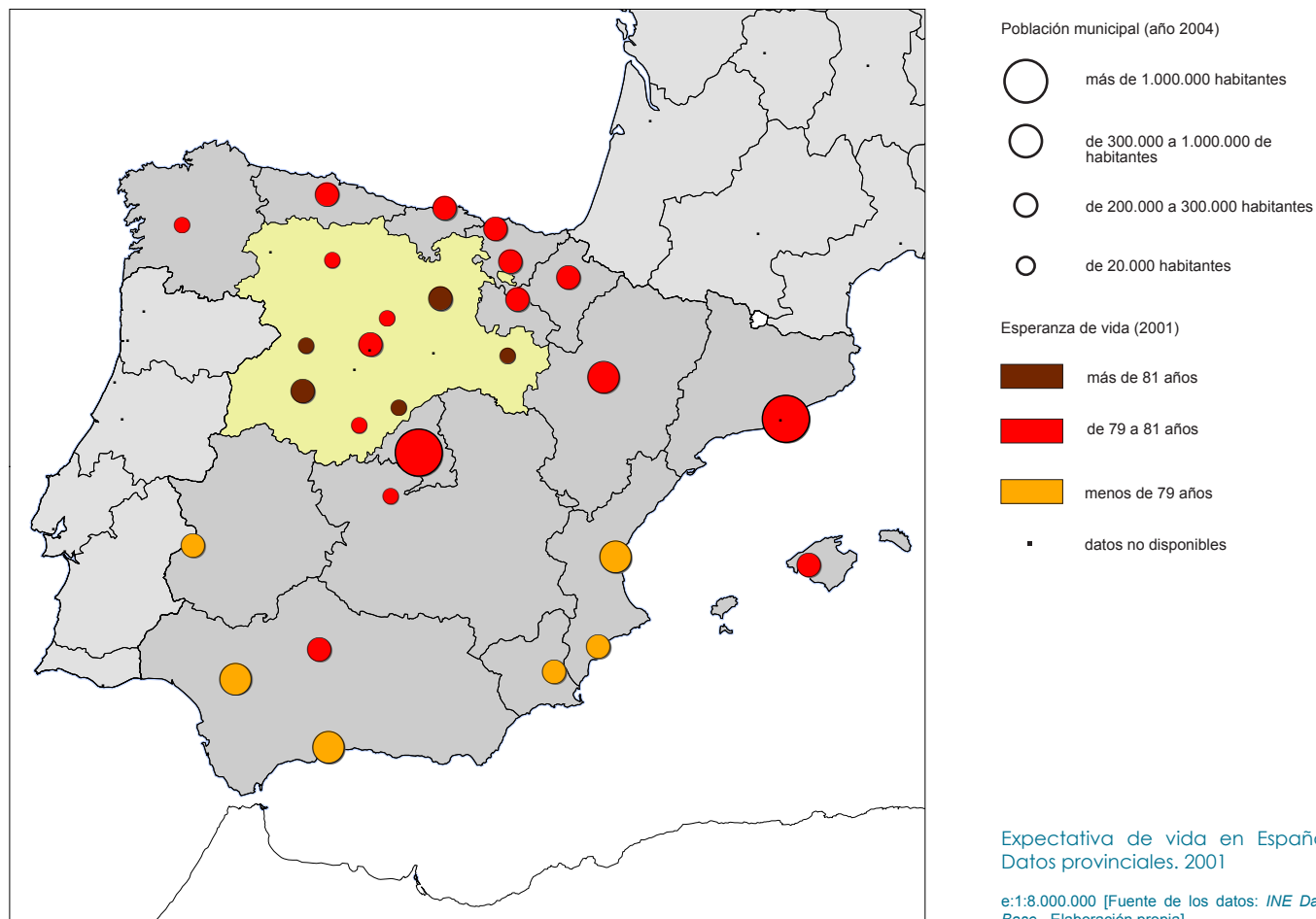
¿SON LAS CIUDADES LUGARES SALUDABLES PARA VIVIR?

Variaciones en la esperanza de vida.

La esperanza de vida, al estar estrechamente relacionada con el estilo de vida, el bienestar económico y la calidad del medio ambiente, es un buen indicador de la calidad de vida de la población. También está relacionada con los accidentes de tráfico y con la tasa de suicidio. La esperanza de vida en la Unión Europea de los nacidos en 1960 era de 67 años para los hombres y de 73 años para las mujeres; en el 2004, las cifras alcanzan ya casi los 76 años en los hombres, y los 82 años en las mujeres. En principio, el factor principal que influye sobre la esperanza de vida es la atención sanitaria de calidad, aunque también actúan otros factores como el empleo, la educación y el apoyo social.

Al margen de los datos anteriores, aplicables a toda la Unión Europea, los recogidos en las ciudades de la Urban Audit europea para los nacidos en 2001 indicaban una esperanza de vida de 79 años para las mujeres y de 73 años para los hombres; aproximadamente 2 años menos que el promedio de la UE de los 27. Si bien, se observa una gran heterogeneidad según ciudades, ya que puede variar entre los 84 y 72 años para las mujeres y 78 y 66 años para los hombres. Las 30 ciudades con una esperanza de vida superior a 81 años para las mujeres y 75 años para los hombres, se encuentran en Alemania, Italia, España, Bélgica, Reino Unido, Austria y Luxemburgo. Las ciudades de Europa central y oriental tienden a situarse en la mitad inferior de la lista, de manera que por debajo de 77 años para las mujeres y por debajo de 71 años para los hombres se encuentran ciudades de Estonia, Rumanía, Letonia, Bulgaria, Portugal, Hungría, República Checa y Polonia.

Respecto a este indicador, las ciudades de Castilla y León se sitúan junto con otras de España, del sur de Francia y de la Italia central y del norte, en general con una mayor esperanza de vida. Burgos, Soria, Segovia, Salamanca y Zamora son provincias (contamos con datos provinciales) donde la esperanza de vida supera los 81 años. Se habla de población envejecida; aunque en realidad hay que hablar de un territorio de población longeva, de población que se beneficia de una alta esperanza de vida.



Desafíos ambientales - La calidad del aire.

Uno de los principales problemas medioambientales, asociado a la calidad de vida y a los riesgos sobre la salud de la población, es una mala la calidad del aire respirable. Esto ha estado históricamente asociado a la industria pesada, y hoy ha pasado a estar provocado por el tráfico rodado y el proceso de suburbanización que ha incrementado el número de vehículos que circulan diariamente.

En general, y en cuanto a la calidad del aire se refiere, hay importantes diferencias entre las ciudades europeas del Sur y del Norte por un lado, y entre las del Este y el Oeste por otro. Concretando más, la mayoría de las ciudades con un alto número de días con mala calidad del aire se sitúa en el Sur de Europa. Atenas, Tesalónica y en menor medida Iraklion en Grecia son las ciudades más problemáticas al respecto. En Europa central y oriental, especialmente Vilna (Lituania) y Bratislava (Eslovaquia) presentan también problemas de calidad del aire. Entre las ciudades europeas occidentales con mayor contaminación del aire se incluyen Manchester en el Reino Unido, Karlsruhe en Alemania y las ciudades italianas de Venecia y Milán. La mayoría de estas ciudades son ciudades antiguas con calles estrechas, a menudo situadas en valles, o industriales, con gran cantidad de tráfico o con un algún factor geográfico negativo.

En general, las ciudades españolas, y las de Castilla y León entre ellas, salvo efectos microclimáticos locales, cuentan con unos índices de calidad del aire comparativamente buenos. Los contaminantes más problemáticos son el dióxido de azufre en el entorno de las grandes centrales térmicas de carbón de la Comunidad (incluidas las ciudades de León y Ponferrada), el dióxido de nitrógeno en León y Valladolid: los niveles de partículas en suspensión y de ozono son problemáticos en todas las ciudades. El dióxido de azufre y el dióxido de nitrógeno son gases corrosivos relacionados con afecciones respiratorias, mientras la exposición a las partículas y el ozono es la principal causa de mortalidad ambiental en España y Europa, originando y agravando enfermedades respiratorias y cardiovasculares, entre otras patologías.

Al respecto de límites legales, durante 2008 se ha producido una disminución sustancial de las superaciones por dióxido de azufre en el entorno de las centrales térmicas leonesas de Compostilla y La Robla, directamente relacionada con la drástica reducción de la producción eléctrica en las mismas operada durante el año pasado, y por tanto de la combustión de carbón. También se han reducido los incumplimientos de los límites de ozono y los de partículas, por el progresivo cambio de localización en los últimos años de las estaciones urbanas más conflictivas (en Burgos, León, Ponferrada, Salamanca o Valladolid). Los ayuntamientos de Valladolid, Burgos y León cuentan con planes para la reducción de sus emisiones contaminantes.

Transporte urbano.

La expansión de las ciudades, los sistemas económicos cada vez más complejos y el aumento de la actividad social, han incrementado los niveles de movilidad en las ciudades europeas, haciendo que las personas empleen cada vez más tiempo en desplazarse, especialmente en las grandes aglomeraciones.

En términos generales, el transporte público está mejor organizado en las ciudades más grandes; en tanto que el uso de automóviles privados, desplazamientos peatonales o uso de la bicicleta son más frecuentes en las ciudades pequeñas. Las ciudades con mayores niveles de desplazamiento en transporte público se encuentran en los nuevos Estados miembros. En ciudades como Bratislava y Budapest, más de 2/3 de los viajeros se desplazan en transporte público. En el Reino Unido más del 80% de viajeros que eligen el vehículo privado, cifra que desciende hasta un 60% en Italia y Bélgica.

Si se compara el porcentaje de desplazamientos en vehículo privado con la tasa de motorización (automóviles por mil habitantes), no se obtienen resultados claros, ya sea en las ciudades occidentales, centrales u orientales de la Auditoría Urbana. La calidad del sistema de transporte público y los niveles de congestión viaria influyen claramente en el comportamiento de las personas. La estructura espacial de la ciudad en términos de distancias y conectividad entre zonas residenciales y áreas de trabajo tienen un rol fundamental.

Estación	Localización	Dióxido de Azufre (SO ₂)					Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)					Partículas < 10 µm (PM ₁₀) ¹					Partículas<2,5 µm (PM _{2.5}) ¹					Ozono (O ₃)				
		Normativa			OMS		Normativa			OMS		Normativa			OMS		Normativa			OMS		Normativa			OMS	
		Horario 350 (24 horas)	Diario 125 (3 días)	Alerta 350 (3 horas)	Diario 20	Horario 220 (18 horas)	Anual 44	Alerta 400 (3 horas)	Anual 40	Diario 50 (35 días)	Anual 40	Diario 50 (3 días)	Anual 20	Anual 25	Diario 25 (3 días)	Anual 10	8 horas 120 (25 días)	Información 180	Alerta 240	8 horas 100						
Ávila	Estación de autobuses	0	0	0	0	0	33	0	33	26	30	26	30	26	30	0	0	0	0	0						
Aranda de Duero	Jardines de Don Diego	0	0	0	0	2	35	0	35	47	38	47	38	47	38	0	0	0	0	10						
Burgos 1	Nuestra Señora de Fátima	0	0	0	0	6	30	0	30	2	23	2	23	2	23	0	0	0	0	0						
Burgos 3	Plaza de San Agustín	0	0	0	0	1	38	0	38	63	40	63	40	63	40	0	0	0	0	1						
Burgos 4	Fuentes Blancas	0	0	0	3	0	21	0	21	14	25	14	25	14	25	0	0	0	0	1						
Burgos 5	Teresa de Cartagena Saravia	0	0	0	0	0	19	0	19	14	30	14	30	14	30	0	0	0	0	0						
Miranda de Ebro 1	Carretera Miranda-Logroño	0	0	0	2	0	23	0	23	68	36	68	36	68	36	1	0	0	0	11						
Miranda de Ebro 2	Parque Antonio Cabezón	0	0	0	0	0	21	0	21	31	30	31	30	31	30	13	0	0	0	54						
La Robla	Barrio de las Heras	5	0	0	0	91	0	0	21	50	39	50	39	50	39	0	0	0	0	5						
León 1	Barrio Pinilla	0	0	0	0	81	38	0	38	81	42	81	42	81	42	0	0	0	0	1						
León 2	Plaza de Toros	0	0	0	0	72	61	0	61	16	21	16	21	16	21	0	0	0	0	0						
León 3	San Juan de Sahagún	0	0	0	0	1	29	0	29	13	25	13	25	13	25	5	0	0	0	27						
Ponferrada 1	Estación de autobuses	0	0	0	0	5	28	0	28	10	17	10	17	10	17	10	0	0	0	27						
Ponferrada 4	Alberque de Peregrinos	0	0	0	0	2	15	0	15	59	40	59	40	59	40	0	0	0	0	33						
Ponferrada 5	Parque de Cuatro Vientos	0	0	0	0	25	22	0	22	0	21	0	21	0	21	0	0	0	0	33						
Guardo	Calle Río Ebro	0	0	0	0	52	15	0	15	8	29	8	29	8	29	3	0	0	0	35						
Veilla del Río Carrón	Casa de la Juventud	0	0	0	0	57	8	0	8	25	34	30	34	30	34	0	0	0	0	0						
	Avenida 1º de Junio	0	0	0	0	2	25	0	25	40	38	40	38	40	38	4	0	0	0	29						
	Venta de Baños	0	0	0	0	15	25	0	25	39	34	39	34	39	34	0	0	0	0	0						
	Salamanca 2	La Marina	0	0	0	0	0	28	0	28	28	33	28	33	28	33	0	0	0	0	0					
	Salamanca 4	Barrio de San José	0	0	0	0	0	13	0	13	21	25	21	25	21	25	14	0	0	61						
	Salamanca 5	La Bañeza	0	0	0	0	0	35	0	35	21	25	21	25	21	25	0	0	0	3						
	Salamanca 6	Aldehuela de los Guzmanes	0	0	0	0	0	30	0	30	45	31	45	31	45	31	0	0	0	26						
	Segovia	Acueducto	0	0	0	0	8	30	0	30	16	30	16	30	16	30	23	0	0	54						
	Medina del Campo	Avenida de Valladolid	0	0	0	0	0	24	0	24	42	34	42	34	42	34	20	47	20	0	0					
		Estación de autobuses	0	0	0	0	8	45	0	45	20	29	20	29	20	29	0	0	0	0	0					
		La Rubia	0	0	0	0	0	40	0	40	18	29	18	29	18	29	3	0	0	0	22					
		Santa Teresa	0	0	0	0	0	21	0	21	10	16	10	16	10	16	0	0	0	0	0					
Cementerio		0	0	0	0	0	42	0	42	34	30	34	30	34	30	0	0	0	0	0						
Arco de Ladrillo II		0	0	0	0	1	38	0	38	22	30	22	30	22	30	9	0	0	0	27						
Labradores II		0	0	0	0	0	32	0	32	17	16	17	16	17	16	0	0	0	0	33						
Vega Sicilia		0	0	0	0	0	31	0	31	24	34	24	34	24	34	15	0	0	0	44						
Valladolid 13	Puente Regueral	0	0	0	0	0	20	0	20	32	34	32	34	32	34	24	0	0	0	54						
Valladolid 14	Paseo del Cauce, Valladolid	0	0	0	0	0	15	0	15	36	32	36	32	36	32	0	0	0	15	0						
Iberdrola 1	Fuente Berrocal, Valladolid	0	0	0	0	0	36	0	36	32	34	32	34	32	34	1	0	0	0	0						
Iberdrola 2	Jardines Eduardo Barrón	0	0	0	0	0	36	0	36	32	34	32	34	32	34	1	0	0	0	15	0					

Fuente: "Las ciudades y zonas industriales de Castilla y León rebasan los niveles de contaminación atmosférica admisibles para la salud". Artículo elaborado por Ecologistas en Acción de Valladolid (<http://www.nodo50.org/ecologistas.valladolid/spip.php?article571>)

Datos: Ayuntamiento de Valladolid (<http://www10.ava.es/rccaval/>) y Junta de Castilla y León (<http://servicios2.jcyl.es/esco>). Límites en microgramos por metro cúbico (µg/m³). Entre paréntesis, número máximo de superaciones del límite

¹Sin descuentos por aporte natural y aplicando el factor de corrección por defecto (1,3) contenido en la "Guía para los estados miembros sobre medidas de PM₁₀ e intercomparación con el método de referencia" de la Comisión Europea

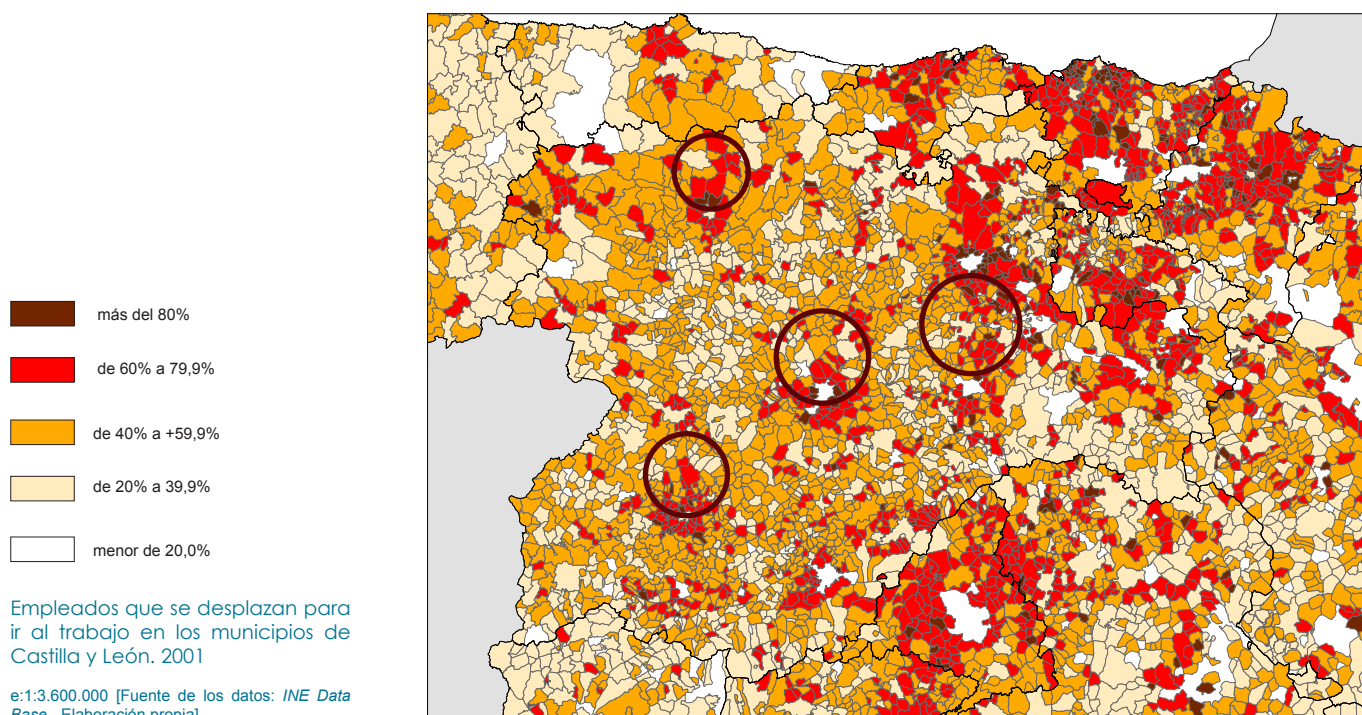
Más allá de que en su comparativa con las ciudades europeas salgan con buena nota, es necesario detectar problemas puntuales. Ecologistas en Acción dio a conocer los datos de calidad del aire de las estaciones de control de la contaminación del Ayuntamiento de Valladolid y la Junta de Castilla y León durante el año 2008, obtenidos a través de las páginas web de ambas administraciones.

De las 13 zonas en que se ha dividido Castilla y León a los efectos del control de la contaminación atmosférica, en las 12 no rurales se ha rebasado algún nivel de seguridad entre los recomendados por la Organización Mundial de la Salud. Se trata de las zonas de Burgos, Aranda de Duero, Miranda de Ebro, León, Ponferrada, La Robla, Palencia, Guardo, Salamanca, Valladolid y la zona de núcleos medianos (municipios de Ávila, Segovia, Zamora y Medina del Campo). En conjunto, al menos uno de cada dos castellanos y leoneses ha respirado durante 2008 aire nocivo para su salud.

Niveles de contaminación atmosférica en las redes públicas de Castilla y León. 2008

[Fuente: Ecologistas en Acción]

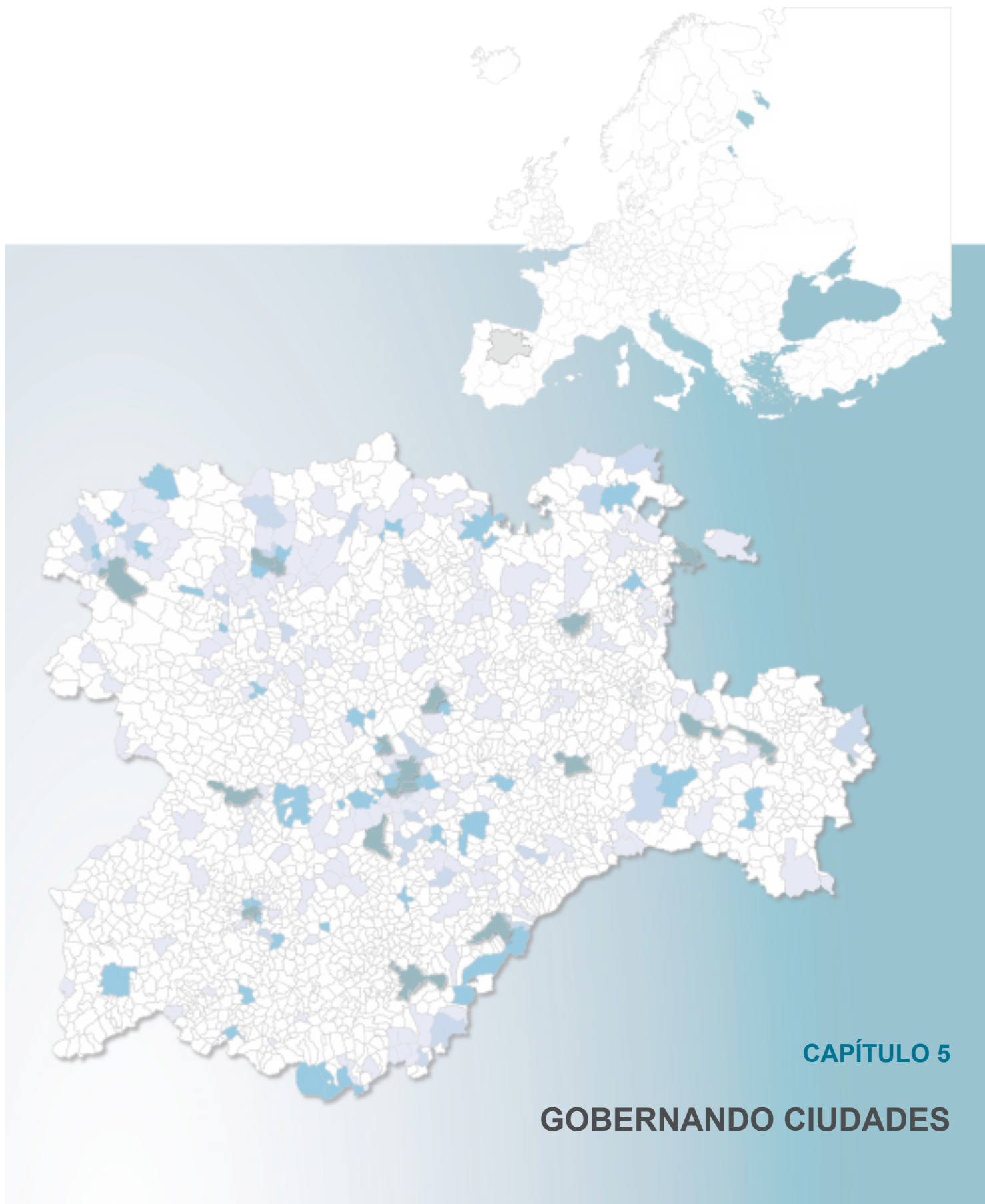
La mayor parte de las ciudades de Castilla y León se caracterizan por el dinamismo de los municipios del entorno. En la medida en que los municipios centrales concentran la mayor parte del trabajo, la generación de movimientos pendulares es evidente. Esto influye en mayor medida sobre las áreas urbanas donde hay mayor población en el alfoz. Sin embargo el incremento de los desplazamientos es un fenómeno característico de la sociedad contemporánea, pero difícil de abordar en las ciudades medias con estrategias de transporte público, donde el número de desplazamientos es, en datos relativos, muy importante, pero no en datos absolutos, debido a su menor tamaño y a la dispersión de los desplazamientos. Esta dispersión dificulta el impulso de estrategias de transporte público exitosas.



VARIEDAD EN LAS CONDICIONES DE LA VIDA URBANA

La creación y el mantenimiento de la prosperidad, garantizar la cohesión social y abordar los problemas ambientales son los principales retos a los que se enfrentan las ciudades europeas hoy. La esperanza de vida es menor en las zonas urbanas que en el conjunto de la Unión, lo cual puede ser parcialmente debido a la contaminación y el estilo de vida urbano. Aunque los habitantes de las ciudades reciben una mejor educación, los beneficios derivados de la riqueza económica generada no se distribuyen uniformemente. Muchos residentes urbanos se enfrentan a las incertidumbres del desempleo, la exclusión social y la pobreza, problemas que están firmemente concentrados en algunos barrios en particular. Existe un número creciente de personas que viven solas, especialmente en las áreas centrales de la ciudad, en tanto que muchas familias tienden a situarse en sus periferias urbanas. Con todo esto, la diversidad parece ser la característica principal de la vida urbana.

Las ciudades de Castilla y León, sobre todo las mayores áreas urbanas, se caracterizan por la aparición reciente de una periferia amplia y con urbanización dispersa. Sin embargo siguen aunque siendo sus ciudades centrales donde se concentran la actividad de servicios, manteniendo unos espacios urbanos densos y compactos, con una población caracterizada por un alto nivel de instrucción, que vive en su mayoría en pisos, y en la mayor parte de los casos, en régimen de propiedad. A la vez sus alfores emergentes como entornos jóvenes y motorizados, que han crecido gracias a su oferta residencial mixta (tanto para clases medias altas como para clases obreras), siguen dependiendo de los puestos de trabajo que permanecen en el municipio central.



CAPÍTULO 5

GOBERNANDO CIUDADES

CAPÍTULO 5. GOBERNANDO CIUDADES

¿HACIA UNA CLASIFICACIÓN DEL PODER DE LAS CIUDADES?

La Auditoría Urbana se plantea indagar sobre la posibilidad de medir el “poder” de las ciudades, definido tanto desde el grado de implicación en diferentes ámbitos políticos como sobre la flexibilidad que poseen en el diseño y ejecución de intervenciones en el sector público, especialmente en el ámbito del desarrollo socio-económico. Las estructuras de gobierno locales en Europa son muy variadas y complejas, y en principio no existen indicadores de gobernabilidad establecidos para su comparación. No obstante, basándose en variables territoriales, estructurales, de recursos y de responsabilidad, se estudia esta gobernabilidad a partir de cuatro factores. El “tamaño”, dado que las ciudades más grandes y sus gobiernos tienen más peso en el contexto político nacional, con independencia de como se establecen sus límites administrativos. La “estructura de gobierno y estatus político”, lo que determina que sean regiones-ciudad o simples subdivisiones de otras entidades gubernamentales locales o regionales. El “presupuesto y los recursos disponibles” por las autoridades locales; ya sea en términos absolutos o como proporción del gasto público total. Y finalmente, el “control sobre los ingresos”, o su autonomía financiera local para establecer impuestos y tasas locales.

A partir de estas cuatro variables, muy difíciles de medir con la información disponible, la Auditoría Urbana pone en relieve que los municipios de los Países Nórdicos e Italia son los más poderosos, ya que el peso proporcional de sus gastos e impuestos locales es el más alto de Europa. En el otro lado de la escala aparecen, con unos gobiernos locales más restringidos, las autoridades municipales de Grecia, Malta, Chipre e Irlanda. Sin embargo, dentro de algunos Estados miembros, existe una variación considerable entre las ciudades como resultado de las diferencias de tamaño y la situación administrativa, con efectos en gastos e impuestos. En Alemania, por ejemplo, las tres “ciudades-estado”, Berlín, Hamburgo y Bremen, junto con otras tres grandes ciudades, Frankfurt, Düsseldorf y Colonia, destacan entre las más poderosas de la UE, igual que las grandes ciudades de Francia, incluyendo París. En el Reino Unido, el estado y la estructura del gobierno de las ciudades varía entre Inglaterra, Escocia, Gales e Irlanda del Norte, e incluso dentro de la propia Inglaterra. Así, mientras que las grandes ciudades inglesas, con un estatus de “autoridad unitaria” aparecen como las más potentes, las ciudades más pequeñas, organizadas como “District Council”, cuentan con un bajo nivel de gobierno. Los gobiernos locales de la Europa Oriental han sufrido una reforma considerable en la última década, resultado de una importante delegación de competencias. Aunque los datos disponibles muestran bajos niveles de gasto por habitante, las ciudades de Hungría y de la República Checa son comparables o superiores incluso a muchas ciudades de la Europa Occidental. Asimismo, en Polonia, el gasto local supera la media de gasto del gobierno.

La posición de las ciudades de Castilla y León en relación con el resto de las administraciones locales europeas, es relativamente débil y muy dependiente de las especificidades del gobierno municipal en España. Efectivamente, en nuestro país la administración local tiene gran autonomía teórica, pero es muy dependiente en materia financiera, sobre todo del Estado. Ello no ha cambiado mucho a pesar del gran desarrollo adquirido en las últimas décadas por las administraciones locales. También se han producido disfunciones económicas al depender los presupuestos de ingresos extraordinarios o de impuestos sobre actividades muy variables, como la construcción. El principio de subsidiariedad, tan reclamado por el municipalismo en España, no se ha completado, probablemente también a causa de un minifundismo municipal que dificulta cualquier proceso. Sólo las ciudades mayores –Ley de Grandes Ciudades– cuentan con cierta autonomía, sin duda en función de sus mayores presupuestos, aunque hayan de garantizar la supervivencia de sus propias estructuras administrativas, cada vez mayores.

EL TAMAÑO IMPORTA

Las responsabilidades de los diferentes agentes que intervienen en la administración de las ciudades de Europa varían enormemente, en función de las diferentes formas de gobierno y de la estructuración de la autoridad competente, tanto nacional como regional y local. Los gobiernos de las ciudades de Europa forman parte de un complejo mosaico de autoridades regionales y locales, por lo que sus cometidos y la manera en que interactúan legalmente influyen en el poder del que disponen para diseñar y aplicar políticas en su propio terreno.

Por lo general, la unidad básica y más importante de auto-gobierno urbano en todos los países de la Unión Europea es el municipio (en el Reino Unido e Irlanda, los city councils y unitary authorities actúan como municipios a efectos prácticos). La población media de estas unidades básicas, incluidos todos los tipos de asentamientos, varía desde menos de 2.000 habitantes en Francia, la República Checa y Chipre, hasta más de 100.000 habitantes de media en el Reino Unido. Los países nórdicos, Dinamarca, Suecia y Finlandia, con Bélgica y Holanda se distinguen por sus grandes municipios (más de 30.000 habitantes de media).

El tamaño influye en las estructuras de gobierno urbano. Con el fin de solventar la problemática con la que se encuentran muchos municipios debido a su pequeño tamaño, en varios países de la UE las autoridades locales han fomentado las agrupaciones para facilitar la prestación de servicios tales como el transporte, recogida de residuos, administración y desarrollo económico. Las estructuras de cooperación formal entre grupos de municipios de este tipo están más desarrolladas en Francia y Portugal. En otras partes de la UE la cooperación para la prestación de servicios también está muy extendida, aunque menos institucionalizada intermunicipalmente.

El mapa municipal en España no se ha resuelto eficazmente. El desarrollo del Estado Autonómico ha facilitado el despliegue, a partir de la década de 1980, de un sistema relativamente efectivo de gobiernos regionales, que han ido acumulando recursos y competencias. Castilla y León, con 2.248 municipios, representa un caso extremo. Sólo los 24 municipios con más de 10.000 habitantes concentran 3/5 de la población total, 1,45 millones de habitantes. En Castilla y León un núcleo de población de 5.000 habitantes es casi una pequeña ciudad, aunque apenas disponga de recursos.

Salvo las mancomunidades de servicios –voluntarias y, por ello, arbitrariamente estructuradas– no existe una alternativa eficaz de agregación de municipios y los espacios periurbanos son, en la práctica, ingobernables. Las mancomunidades resuelven aspectos puntuales como el abastecimiento de agua o la recogida y tratamiento de residuos. Pero la dependencia de la Comunidad Autónoma y de estructuras provinciales, como las Diputaciones, es evidente. Las ciudades, municipios con más de 20.000 habitantes (nuestro objeto de estudio) son lugares privilegiados desde la perspectiva del “gobierno urbano”; aunque sólo las más grandes son capaces de resolver con cierta eficacia sus problemas, y siguen dependiendo, en general, de inversiones concertadas –en marcos no siempre estables, y por lo tanto sometidos a riesgos clientelares– con la Comunidad Autónoma y/o el Estado para sus principales proyectos.

LAS CIUDADES NO SON TODAS IGUALES

La diversidad de las estructuras locales en la UE hace que no todas las ciudades sean iguales, de forma que pueden establecerse tres categorías principales en función de la estructura de Gobierno. Las capitales de muchos Estados miembros (10 de 27) cuentan con una categoría de región o unidad análoga de nivel superior, debido a su mayor tamaño. En Francia, Hungría, Países Bajos o Eslovaquia, las dos o tres ciudades más grandes se subdividen en distritos. En Alemania, factores históricos explican la existencia de las Ciudades Estado (Berlín, Hamburgo y Bremen), que son simultáneamente ciudades y Estados federados. Aparecen, con ello, *ciudades con estatus especial*, con una estructura administrativa diferente al resto de las ciudades de sus respectivos países. La segunda categoría son las *ciudades de “un nivel”*, que cuentan con un único nivel de gobierno local responsable de la ciudad, directamente bajo el nivel regional. Esta situación incluye ciudades en países sin ningún nivel intermedio de gobierno y ciudades que combinan las funciones de los niveles intermedios y municipales. El ejemplo clásico de este último tipo son los 116 Kreisfreie Städte en Alemania, estructuras locales funcionales, que realizan simultáneamente las funciones del Kreis (condado o “distrito”) y del Gemeinde (municipio). Por último, las *ciudades con sistemas de “dos niveles”* comparten responsabilidades con un nivel intermedio de gobierno local (condado o provincia). Este es el caso de gran parte de las ciudades en la mayoría de los Estados miembros, como por ejemplo Bélgica, Dinamarca, España, Francia e Italia. En Alemania, Austria, Hungría, Irlanda y el Reino Unido, esta estructura existe sólo para las ciudades más pequeñas, que no tienen estatus de condado o autoridad unitaria, y puede incluso agrupar municipios.

Junto a esta diversidad de estructuras de gobierno local, un tema importante de debate en algunos países de la UE, sobre los modelos de gobierno local democrático y liderazgo,

es si los alcaldes deberían o no ser elegidos directamente. Aunque hay sin duda una gran diversidad de casos, no se puede establecer ningún tipo de correlación entre alcaldes elegidos directamente y las administraciones locales más “poderosas”.

En general las administraciones locales de las ciudades de Castilla y León cuentan con perfiles administrativos semejantes. Quizás las capitales de Provincia hayan tenido históricamente una estructura municipal mayor. Es verdad que en cada caso existe una “cultura local” específica, que no es fácil de caracterizar, porque permanece dentro de un marco legal prácticamente común, y son los modos de hacer y de gobernar los que mantienen ciertas particularidades. En España, a partir del 1979, se despliega el trabajo de los ayuntamientos democráticos, poco a poco más complejos y con importantes efectos en las ciudades. Existe un funcionariado muy consolidado y amplio, con numerosas

	Ciudades con estructura especial	Ciudades de un sólo nivel	Grupos de municipios	Ciudades en sistemas de dos niveles	Nivel de barrio
ALEMANIA	Berlín, Hamburgo, Bremen (ciudades Estado)	Kreisfreie Stadt (ciudades con estatuto de condado)		Gemeinde (pequeñas ciudades)	Bezirke (distritos) en Berlín y Hamburgo
AUSTRIA	Viena (ciudad con estatuto + territorio)	Statutarstadt (ciudad con estatuto)		Gemeinde (pequeñas ciudades)	
BÉLGICA	Bruselas (región con 19 communes)			Commune / Gemeente	Distritos (sólo en Antwerp)
BULGARIA		Obština			Distritos en las 3 ciudades mayores
CHIPRE		Municipality			
DINAMARCA				Kommun	
ESLOVAQUIA		Obec (municipio)			
ESLOVENIA		Obcina (municipios urbanos)			
ESPAÑA	Madrid, Barcelona (estatus metropolitano)			Municipio	Distritos en grandes municipios
ESTONIA				Linn (municipios urbanos)	Distritos en grandes municipios
FINLANDIA		Kunta (municipio)			
FRANCIA	París (simultáneamente municipio y département)		Communauté d'agglomération Communauté urbaine	Commune	Arrondissements (distritos) en París, Lyon, Marsella
GRECIA				Dimos (municipios urbanos)	Distritos en grandes municipios
HUNGRÍA	Budapest (ciudad y 23 municipios)	Megyei jogú város (ciudad con estatuto de condado)		Municipalities (pequeñas ciudades)	Distritos y ciudades con estatuto de condado
IRLANDA		City Councils		Town councils (pequeñas ciudades)	
ITALIA				Comune	
LETONIA				Savivaldyb (municipio)	
LITUANIA		Lielpilseta (ciudad)		Municipalities (pequeñas ciudades)	
LUXEMBURGO		Commune			
MALTA		Autoridades locales			
PAÍSES BAJOS				Gemeente	Deelgemeente / Stadsdelen en Amsterdam y Rotterdam
POLONIA	Varsovia	Powiat grodzki (powiat urbano)		Gmina (pequeñas ciudades)	
PORTUGAL		Concelho / municipio	Áreas metropolitanas Comunidad urbana		Freguesia (parroquia)
REINO UNIDO	Greater London (región con alcalde electo + asamblea)	Autoridades urbanas	6 Áreas metropolitanas	Distritos urbanos con estatuto de Ayuntamiento	
REP. CHECA	Praga (región + municipio)	Obec (incluye “ciudades con estatuto”)			Distritos municipales (en “ciudades con estatuto”)
RUMANÍA	Bucarest (estatus de condado)			Municipiu (grandes municipios)	
SUECIA				Kommun	

Estructuras administrativas locales en Europa. 2001

[Fuente: ECOTEC]

empresas públicas y consorcios creados para fines diversos, pero también hay muchos temas irresueltos. Las ciudades de Castilla y León cuentan, como consecuencia, con un importante aparato burocrático que ha ido creciendo en el proceso de asunción de competencias y de adaptación a nuevos problemas y que soporta las estructuras de servicio a los ciudadanos con vocación de atender un gran abanico de necesidades y demandas.

CUESTIÓN DE DINERO

Los datos relativos a gastos e ingresos de las administraciones locales de la UE son otro factor determinante para establecer el poder de las ciudades. En lo que se refiere a los gastos, los datos obtenidos incluyen los realizados en las ciudades, tanto por instituciones locales como por niveles intermedios de gobierno (en Alemania, Austria, Bélgica y España, el gasto local que realiza el Estado se excluye). Destaca en primer lugar la situación de los Países Nórdicos. En Dinamarca y Suecia, por ejemplo, el gasto local supone más de un 25 % del PIB nacional. Este “poder” de gasto lo encontramos también en los Países Bajos y en Italia, donde los municipios (comune) siguen siendo el nivel más importante del gobierno local para muchos servicios diarios. Las autoridades locales (principalmente municipios) controlan más el 20% de los gastos del Gobierno en la República Checa, Hungría y los Estados bálticos, en marcado contraste con la situación de Grecia, Malta y Chipre, donde los presupuestos del gobierno local suponen menos del 5% del gasto público total.

Los gobiernos municipales obtienen sus ingresos de tres fuentes principales: impuestos; subvenciones (transferencias) de otros niveles de Gobierno; y tasas y cargos correspondientes a servicios. En algunos países, los gobiernos municipales reciben una parte específica de los impuestos, lo que habitualmente beneficia también al condado, a la región e incluso al país. En estas circunstancias, la cuota recibida en el nivel local, por lo general, la fija el Gobierno nacional (o regional) mediante negociación entre los distintos niveles administrativos. Las subvenciones son transferencias de fondos de otro nivel de Gobierno, al nivel local, que puede adoptar la forma de subvenciones a nivel general o “asignadas” que deben utilizarse para un propósito específico. Este último tipo de subvención es la más frecuente en la UE.

En general, en los Estados de la Unión Europea los gobiernos locales son responsables de una alta proporción del gasto público total, por lo que las autoridades locales reciben una alta proporción de los ingresos fiscales totales directamente. Así ocurre en los países nórdicos (Dinamarca, Suecia y Finlandia) y en los países bálticos (Estonia y Letonia). En estos países, la cuenta de impuestos locales supera el 50% de los ingresos totales del municipio. En Holanda y Reino Unido el gobierno local es responsable de una proporción relativamente alta de gasto público total (27% y 24% respectivamente), aunque reciben una proporción relativamente pequeña de los ingresos fiscales totales (5,1% del total de los impuestos en los Países Bajos y 5,3% en el Reino Unido), por lo que en ambos países, los impuestos locales representan un porcentaje relativamente pequeño de los presupuestos locales. En Francia, España, Portugal, Eslovaquia, Luxemburgo y Bélgica las administraciones locales son responsables de una menor proporción del gasto público total (por debajo de la media de la UE que es del 19,1% del gasto total del Gobierno) y reciben directamente menos del 10% de los ingresos fiscales totales. Sin embargo, los datos de Auditoría Urbana destacan que los impuestos locales representan más del 30% de los ingresos de estos países, siendo la contribución más importante la de Francia (una media del 38% de los ingresos procede de las ciudades de la Auditoría Urbana) y Portugal (llegando hasta el 48%). La situación es similar en Alemania, con la excepción los tres “Staatstädte” de Berlín, Hamburgo y Bremen.

Con independencia de presupuestos extraordinarios y de inversiones públicas del Estado o de la Comunidad Autónoma, a partir de los datos de sus propios presupuestos, podemos decir que León, Burgos y Ávila son las ciudades que disponen de más recursos propios por habitante, lo que se corresponde con una alta recaudación por tasas. Hay que señalar, en cualquier caso, que las ciudades más grandes no son las mejor dotadas desde el punto de vista de la financiación pública –medida dicha financiación por habitante. A pesar de ello, los déficits municipales en las ciudades de Castilla y León –salvo en el caso de León– no son inquietantes, y algunos municipios tienen unas cuentas muy saneadas.

Las ciudades de Castilla y León, como el resto de las ciudades españolas, necesitan de recursos ajenos para proyectos específicos, de modo que la mayor parte de sus infraestructuras son financiadas por el Estado o las Comunidades Autónomas. Así, sobre la necesidad de un contexto más estable de financiación de los municipios y sobre el control de sus gastos hay un amplio debate.

Rango	CodINE	Municipio	Gasto por residente 2003	Gasto por residente 2007	% Tasas sobre ingresos en 2003	% Tasas sobre ingresos en 2007
Áreas Urbanas / Polos Especializados						
1	47186	Valladolid	687,4	855,3	13,2%	9,8%
	09059	Burgos	901,2	1187,2	22,6%	25,7%
	37274	Salamanca	646,0	927,1	13,6%	14,4%
	24089	León	1.054,0	1204,9	25,1%	21,7%
Centros Medianos / Polos Regionales						
2	34120	Palencia	744,2	882,3	20,5%	23,4%
	24115	Ponferrada	734,3	959,1	9,0%	8,1%
	49275	Zamora	681,1	768,5	12,9%	13,2%
	40194	Segovia	667,0	975,3	21,7%	20,4%
	05019	Ávila	867,4	1361,8	13,4%	26,9%
Centros Pequeños / Polos Subregionales						
3	09219	Miranda de Ebro	756,9	967,5	24,7%	24,0%
	42173	Soria	695,5	869,9	13,6%	12,0%
	09018	Aranda de Duero	718,4	846,1	26,0%	19,7%
	24142	San Andrés del Rabanedo	-	1042	-	10,3%
	47076	Laguna de Duero	493,1	802,6	13,1%	24,9%
	47085	Medina del Campo	716,8	854,5	13,0%	16,3%

Poder de las ciudades de Castilla y León. Presupuestos municipales. 2003-2007

[Fuente de los datos: Ministerio de Economía y Hacienda. Presupuestos liquidados de las administraciones locales - Elaboración propia]

LA CLAVE DE LAS DIFERENCIAS: LA RESPONSABILIDAD LOCAL

Las autoridades municipales tienen desde hace tiempo, un papel de liderazgo en la prestación de servicios públicos a los ciudadanos, desarrollando servicios básicos como el abastecimiento de agua, saneamiento y gas, o posteriormente en educación primaria o transportes urbanos. Por ello, las diferencias en los gastos entre ciudades dependen de las competencias que desempeñen.

Nos centramos en cinco áreas temáticas especialmente relevantes como son: planificación y desarrollo económico, políticas de trabajo, educación y formación, transporte y vivienda. La tabla siguiente resume la información y los resultados, destacando dentro de cada Estado miembro el número de casos en los que los gobiernos municipales asumen de forma autónoma o compartida la responsabilidad de cada una de las 20 tareas del sector público incluidas en la evaluación. Las calificaciones tratan de reflejar la realidad de la prestación de servicios y la toma de decisiones, más allá de la forma de asignar las responsabilidades. Como tal, las clasificaciones se basan en una combinación del examen del marco jurídico laboral en cada país y de juicios subjetivos, realizados por expertos, acerca de la realidad sobre el terreno, especialmente donde las responsabilidades son compartidas entre distintos niveles de gobierno (como suele ser el caso). La complejidad de la materia y la amplitud de ámbitos de acción significan que el enfoque ha sido necesariamente diseñado para ofrecer una imagen general de sobre qué organismos recae la responsabilidad, más que en un análisis en profundidad de cada contexto nacional.

Los datos que se muestran ponen de manifiesto la considerable variación en la distribución de responsabilidades. Destaca el alto nivel de responsabilidad delegada a los municipios en los tres Países Nórdicos de la UE, Países Bajos e Italia. Sobresale también el alto grado de descentralización en muchos países de la Europa Central y Oriental. En Polonia, se refleja el papel de las administraciones de la ciudad (Powiats Urbanos) en la política de empleo, así como su papel importante en vivienda. En Hungría, las ciudades con estatus de condado (y los Distritos de Budapest) son responsables de las políticas de vivienda; además, el sistema de educación es administrado por los gobiernos locales, aunque bajo la supervisión del estado. En los casos de Letonia y de Lituania, y en gran medida, en Estonia y Eslovenia, el tamaño de los países, la ausencia de niveles intermedios de gobierno local y las políticas deliberadas de descentralización explican como la responsabilidad de muchos servicios públicos corresponde al ámbito local. La administración local en el Reino Unido tiene un papel importante especialmente en los ámbitos de la educación, apoyo a las empresas y la vivienda. El papel de las autoridades locales en Francia es más restringido, a pesar de los niveles relativamente altos de gasto a nivel local. En

Área	Actividad	AT	BE	BU	CY	CZ	DE	DK	EE	ES	FI	FR	GR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	
Planificación y Desarrollo Económicos	Desarrollo y gestión de planes estratégicos de regeneración de la ciudad	4	3	3	1	3	3	3	3	2	4	2	2	2	2	3	2	2	3	1	3	3	2	2	4	3	2	3	
	Planificación para el desarrollo y la concesión de permisos de planeamiento	2	3	2	1	3	4	4	4	3	4	3	3	4	2	4	4	4	4	1	3	4	4	3	4	4	4	3	
	Apoyo directo para inversores internos	1	1	1	1	2	2	3	1	2	2	1	0	1	0	3	0	1	2	0	3	2	2	2	0	2	2	1	2
	Apoyo directo a las pequeñas empresas o empresas	1	1	1	1	2	2	4	1	2	2	1	2	2	0	2	0	1	1	0	2	1	3	0	2	2	3	2	2
Mercado de Trabajo	Desarrollo y supervisión de estrategia de empleo	1	1	1	0	0	0	2	0	0	2	2	0	2	1	2	0	0	2	0	2	2	2	1	1	1	0	1	
	Gestión de servicios públicos de empleo	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	
Mercado de Trabajo	Gestión de los regímenes del mercado de trabajo	1	0	1	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	1	0	2	2	2	1	1	1	0	1	
	Gestión estratégica de los servicios de guardería	4	3	2	0	4	4	4	4	2	4	3	4	4	0	4	3	2	4	1	3	4	2	3	4	3	1	3	
Educación y Formación	Gestión estratégica de escuelas de enseñanza primaria	4	3	2	0	4	2	4	3	2	4	2	2	3	0	3	3	3	3	1	3	4	2	3	4	3	0	3	
	Gestión estratégica de escuelas de secundaria (10/11-16)	2	2	2	0	0	0	4	3	2	4	0	2	3	0	3	3	0	3	1	3	3	0	1	4	1	0	3	
	Gestión estratégica de las instituciones para la educación de jóvenes entre 16 y 19 años	2	2	2	0	0	2	0	3	2	3	0	2	3	1	0	3	0	3	1	3	0	0	1	3	1	0	3	
	Gestión estratégica de educación para adultos	4	2	2	0	0	4	0	3	2	3	0	2	4	1	3	0	0	2	1	3	2	2	1	3	3	0	3	
Educación y Formación	Gestión estratégica de Instituciones de Educación Superior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	Desarrollo y supervisión de estrategias de transporte local	4	1	3	0	2	3	2	3	0	3	2	2	3	0	3	3	2	3	2	2	3	2	1	2	3	2	3	
Transporte	Papel directo en el funcionamiento del transporte público local	4	1	3	0	4	3	2	2	2	2	2	1	3	0	4	3	1	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	
	Papel directo en la adquisición de transporte público local	3	1	3	0	4	3	2	2	2	2	2	1	3	0	4	3	1	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	
	Planificación y financiación de nuevas infraestructuras de transporte locales	2	1	2	0	4	3	2	2	2	2	1	1	2	0	2	3	1	3	2	3	2	2	1	2	3	2	3	
Vivienda	Desarrollo y gestión estrategias de vivienda	4	3	2	1	4	3	4	3	0	4	3	2	3	2	3	3	2	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	
	Planificación y financiación para la construcción de vivienda social	2	3	3	0	0	2	3	3	2	4	2	2	3	1	3	3	1	3	1	2	3	3	2	3	3	3	2	
	Propiedad de la vivienda social	2	3	3	0	0	2	2	3	2	4	1	2	3	2	2	3	1	4	0	1	2	3	3	3	3	3	3	

0 - sin participación
1 - de responsabilidad o participación limitadas (por ejemplo, función consultiva)
2 - responsabilidad parcial o compartida (otros niveles de gobierno también tienen una participación significativa)
3 - responsabilidad principal (los otros niveles de gobierno tienen una participación mucho más limitada)
4 - responsabilidad exclusiva

Responsabilidades de los gobiernos locales, en cinco áreas temáticas. 2001

[Fuente: ECOTEC, Country Profiles]

España y Portugal, el gobierno municipal tiene un papel relativamente limitado, dado que los municipios están involucrados en la política de muchas áreas, pero casi siempre con una responsabilidad compartida con los otros niveles de gobierno, central o autonómico, que son en general más poderosos. En Grecia, los gobiernos municipales también están involucrados en una amplia gama de áreas políticas, pero en muchos casos, operan bajo la estrecha supervisión del gobierno central, dada su limitación presupuestaria. Las responsabilidades de las autoridades municipales en Luxemburgo, Malta y Chipre, e Irlanda son también limitadas, en los tres primeros por el pequeño tamaño de los países, y aunque el tamaño también es un factor en Irlanda, destaca el proceso centralizador que se está desarrollando.

En el caso de Castilla y León y de España en general, el marco legal que regula las administraciones locales otorga un gran protagonismo al Estado y las Comunidades Autónomas. Los municipios cuentan con un relativo margen de maniobra en su capacidad reguladora mediante “ordenanzas municipales” y decretos de alcaldía, que pueden establecer reglas que afectan muy directamente a la vida de la ciudad. Quizás el caso más sobresaliente es el urbanismo, donde los Planes Generales y otras herramientas son una competencia municipal directa –tutelada por la administración autonómica. Castilla y León cuenta con escasos instrumentos de ordenación del territorio, siendo el municipio quien establece sus propios horizontes. De carácter reglamentario, el planeamiento urbanístico cumple sus funciones dirigido casi en exclusiva –salvo temas puntuales– desde el consistorio. Lo mismo ocurre con el transporte, el Medio Ambiente, los servicios básicos, aunque siempre bajo la tutela de la administración regional o estatal, que son las financiadoras.

Por lo tanto, el municipio necesita recursos externos en los grandes proyectos de infraestructura. La Educación y la Salud son competencia de la Comunidad Autónoma y aunque los ayuntamientos están adquiriendo responsabilidades asistenciales cada vez más importantes, para hacerlo necesitan el soporte de la primera. Capítulo aparte es el apartado de Cultura y de Fiestas, muy relevante en nuestras ciudades y donde las culturas locales se manifiestan plenamente.

EL MARGEN DE MANIOBRA DE LOS GOBIERNOS DE LAS CIUDADES

La simple valoración del gasto municipal o las responsabilidades formales y reales nos dice poco sobre la capacidad de las autoridades de la ciudad para influir o incluso cambiar la forma de proveer servicios y diseñar y aplicar políticas –el otro componente clave del “poder” de la ciudad. La “flexibilidad”, competencias y autonomía son difíciles de medir. Teniendo en cuenta la proporción de los ingresos obtenidos de los impuestos locales y del nivel de responsabilidad de las ciudades en distintos ámbitos políticos no es posible establecer el grado real de autonomía que las autoridades locales tienen en la determinación del nivel o el diseño de estos impuestos locales. De igual forma es difícil evaluar el margen de maniobra que poseen los gobiernos urbanos, debido al gran número de factores que entran en juego y pueden actuar como limitadores sobre las oportunidades disponibles. Los reglamentos establecidos por los niveles superiores de gobierno, los efectos del contexto económico en los ingresos fiscales locales, las restricciones en los préstamos, las consideraciones políticas e ideológicas y las habilidades de las personas involucradas pueden, todos ellos, generar un gran impacto en el nivel real de la “flexibilidad” de que gozan las autoridades de la ciudad.

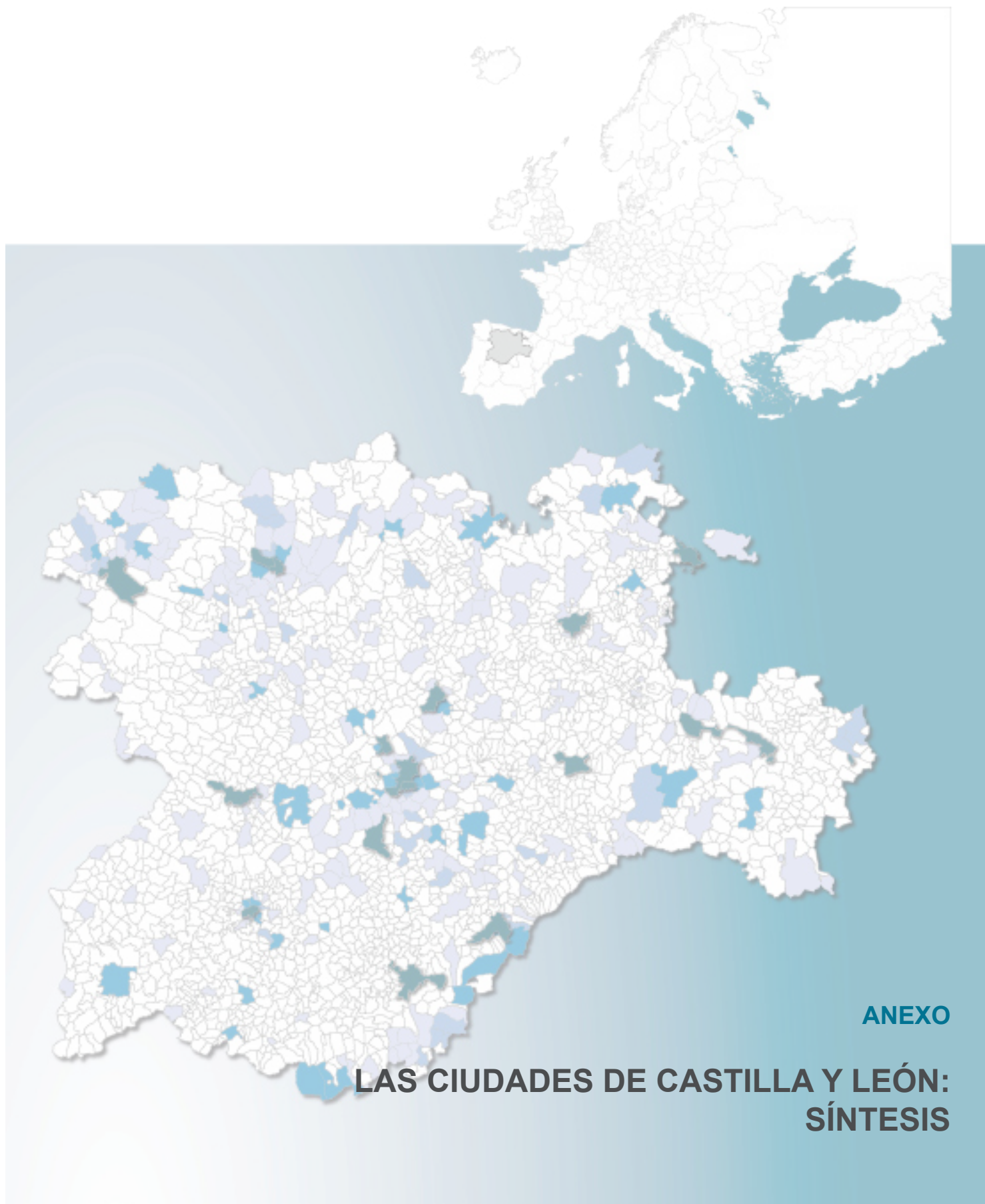
El caso español está lejos del proceso de reestructuración del tamaño de los municipios y de cesión de competencias por parte de los estados y administraciones regionales a los ayuntamientos, en el marco de la aplicación del principio de subsidiariedad, que se está produciendo en buena parte de los países de la Unión Europea. Lo que en la Auditoría Urbana se denomina como el poder de las ciudades, plantea una perspectiva interesante en la medida que se trata de un proceso abierto. Si tenemos además en cuenta que en el caso español, una vez que el marco administrativo autonómico se halle cerrado, el gran tema pendiente sigue siendo el encaje final de las administraciones locales dentro del marco general del Estado.

A todo ello hay que unir la diversidad y complejidad de marcos administrativos y tradición cultural de las diferentes administraciones o incluso de niveles de administraciones locales que concurren en los diferentes países europeos; también, los niveles de fragmentación del mapa municipal y las consecuencias que de ello se derivan, son muy diversos.

En comparación con el resto de las administraciones locales europeas, teniendo en cuenta la tradición administrativa de las mismas y la importancia adquirida en el caso español por la administración autonómica, el poder de las administraciones locales españolas (y por ende las castellano y leonesas, es relativamente bajo. Y ello a pesar de que en los últimos años se ha incrementado significativamente su capacidad de gasto, decisión y recursos disponibles.

Por otro lado y en lo que se refiere a los niveles competenciales de los municipios, cabe señalar que la diversidad de estructuras administrativas que encontramos a lo largo de Europa, hacen que las actuaciones de los municipios en materia de desarrollo económico y formación ocupacional, transporte y vivienda, sean también muy diversos. Frente al alto nivel de capacidad de decisión de los municipios nórdicos, holandeses o italianos, los municipios españoles, dejando a un lado las grandes ciudades, cuentan con poca capacidad de incidencia, si exceptuamos las cuestiones de ordenación urbana, donde la falta de instrumentos vinculantes de escala regional o subregional, hacen que sus competencias sean muy amplias, a la hora de establecer los escenarios de desarrollo urbano que se proponen.

Pero no sólo es una cuestión de recursos económicos. El fracaso de las estructuras metropolitanas en España demuestra la dificultad política para agregar municipios o, al menos, para ceder sus competencias en organismos mayores. Las grandes áreas urbanas plantean no pocos problemas de coordinación administrativa y sólo en algunos casos se han creado estructuras sectoriales solventes, de transporte, gestión del ciclo del agua o, como en el caso de Bilbao Ría 2000, consorcios capaces de dirigir la gran transformación urbanística y de infraestructuras. Una actuación ligada a convenios diseñados a la carta tanto entre administraciones públicas como entre la administración y el sector privado puede ser muy problemática. Las sociedades públicas de vivienda –como es el caso de VIRANDA en Miranda de Ebro, VIVA en Valladolid, PRADO BOYAL en Laguna de Duero, EVISEGO en Segovia, PONGESUR en Ponferrada, PMVU en Salamanca o ILRUV en León, por ejemplo–, las fundaciones municipales, las empresas de transporte y otras empresas gestoras de servicios o concesionarias son estructuras muy útiles, pero todas ellas necesitan de un marco coordinado, estable y eficiente para disponer de recursos y, sin duda, también de un contexto exigente en el control del uso de fondos públicos.



ANEXO

**LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN:
SÍNTESIS**

ANEXO. LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: SÍNTESIS

PERFILES DE LA MORFOLOGÍA DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: APROXIMACIÓN GENERAL

Es posible un diagnóstico sintético y general sobre las ciudades y villas de Castilla y León, basándonos en el estudio de su morfología, y aplicado sobre una realidad urbana que, más allá de singularidades y diferencias, mantiene unas características generales. Son éstas las que abordamos a continuación sobre las ciudades principales de la Comunidad Autónoma, una a una, aunque de manera sintética.

Entre las ciudades principales –núcleos mayores de 20.000 habitantes y objeto primario de análisis de este informe– destacan sin duda alguna las Capitales de Provincia. A ellas se le suman: Ponferrada, Miranda de Ebro y Aranda de Duero, todas ellas con un claro perfil industrial; dos municipios satélites de Valladolid y León, que son San Andrés del Rabanedo y Laguna de Duero, respectivamente, y Medina del Campo, ciudad histórica de la provincia de Valladolid.

Entre el resto de los centros urbanos sólo Benavente –con 19.093 habitantes en 2008, y con un incremento en los últimos 15 años de casi el 19%– parece estar cerca de incorporarse a esta lista. Otros centros urbanos tradicionales, como Béjar, Ciudad Rodrigo o Astorga están en los 15.000 habitantes o se alejan de esta cifra. Sólo algunos municipios del entorno inmediato de las capitales más pobladas, como Villaquilambre en León (4.000 habitantes en 1981 y casi 16.000 en 2008), Santa Marta de Tormes en Salamanca (2.564 habitantes en 1981 y más de 14.000 en 2008) o Arroyo de la Encomienda (787 habitantes en 1981 y unos 10.872 en el Padrón de 2008), se han caracterizado por su pujanza demográfica, por los fenómenos que ya hemos descrito.



Plano de Salamanca y sus alrededores. Juan Marcelino de Sagarvinaga. 1804
[Fuente: Servicio Cartográfico del Ejército, nº 370]

Las características morfológicas de las ciudades, sobre todo de las capitales de provincia y ciudades de cierto tamaño, como Ponferrada, presentan ciertas analogías consecuencia de una serie de procesos de transformación en el tiempo más o menos familiares.

Efectivamente, en todas ellas contamos con importantísimos cascos históricos –tres de ellos inscritos por sus valores en las listas de Patrimonio Mundial de la UNESCO–, en cada caso con sus singularidades derivadas de la historia local y de la adaptación a sus

respectivos enclaves –relieve, ríos... Sólo León cuenta con un “ensanche de población” decimonónico relevante, levantado tardíamente, ya en el siglo XX. El resto de las ciudades crecen en pequeños micro-ensanches, como Zamora y Burgos; crecen primero hacia adentro como Salamanca y Valladolid; o simplemente apenas crecen en el siglo XIX y principios del XX, como Segovia, de gran complejidad en su morfología histórica, Ávila, Palencia o Soria.

El siglo XIX está marcado por transformaciones profundas a lo largo del último tercio, sobre todo por reformas interiores y mejoras, destinadas a transformar el tejido edificado, de introducción de nuevas infraestructuras urbanas (arbolado, agua, saneamiento) y de grandes equipamientos (llegada del ferrocarril, surgimiento de industrias urbanas y aparición de la primera periferia obrera). Son fenómenos que se prolongan durante los primeros años del siglo XX.

Un crecimiento urbano sin precedentes se activa sin embargo a lo largo de la posguerra, consecuencia del éxodo del campo a la ciudad, que beneficia sobremanera a las capitales provinciales y del tardío desarrollo industrial, sobre todo en Valladolid, Burgos y Ponferrada. La industria pronto quedará orientada por las actuaciones mediante polígonos industriales, ya que en pocos casos contamos con industrias autónomas –como Michelin o Renault en Valladolid, fundiciones Roldán en Ponferrada, etc. Al espacio industrial propio de los corredores de entrada y salida de las ciudades, formados por talleres y almacenes, se les suma en cada ciudad el sistema de polígonos industriales, siempre dotados de bastante autonomía. Es también singular el espacio residencial en su fragmentación histórica, hecho a saltos tanto por la iniciativa pública en la posguerra como a partir de la transición, cuando se consolida la construcción de nuevos barrios mediante planes parciales. El resultado es un tejido urbano profundamente heterogéneo.

Es en estos momentos cuando se configuran los espacios hoy sujetos a estrategias de rehabilitación, que nos permite recordar el proceso de construcción de la ciudad residencial discontinua. En primer lugar y a partir de 1945 surgen los grandes conjuntos de vivienda pública promovidos por el franquismo, también en algunos casos por empresas industriales y patronatos locales. La estabilización económica de 1959 trae consigo el abandono de la asignación masiva de recursos públicos a la promoción directa de vivienda social con la aparición y desarrollo de la vivienda subvencionada –lo que será la VPO–, imprescindible para comprender la creación de la máquina inmobiliaria española –una verdadera “growth machine” en las ciudades. Los primeros barrios de vivienda subvencionada carecen de referencias urbanísticas estables y se realizan con grandes déficit dotacionales. Son barrios que hoy exigen una acción pública decidida. Sin embargo a partir de los sesenta también surge la acción del INUR, estrategia pública de habilitación de suelo y asociada a grandes proyectos de urbanización, sometidos a vicisitudes diversas. Es el caso de La Huerta del Rey, de Eras de Renueva, de Nueva Segovia, etc. En cada una de nuestras ciudades encontramos episodios, siempre fragmentarios y discontinuos, vinculados a alguna de estas estrategias de vivienda social. Los planes generales han consolidado estos procesos mediante el relleno sistemático de los vacíos intermedios.

Este importante y variado grupo de fenómenos convive con la aparición, desde los primeros momentos de la posguerra, de barrios definidos por simples parcelaciones y contruidos por sus habitantes, ya sea el Barrio España o Pizarrales. Son barrios, denominados en ocasiones marginales, que a partir de 1979, con los primeros Ayuntamientos democráticos, reciben una singular atención urbanística y que en su mayoría se encuentran hoy profundamente renovados. En su conjunto estos dos grandes grupos de fenómenos urbanos constituyen lo que podemos denominar como la “primera periferia” urbana, marcada por su heterogeneidad y, a la vez, por grandes analogías y semejanzas, son los barrios urbanos con espacios residenciales deteriorados y que hoy planteamos rehabilitar.

Esta ciudad, caracterizada por el centro de origen histórico y su periferia, poblada de industrias y barrios obreros dispares, es la que a partir de 1979, tras las primeras elecciones municipales democráticas, acelera su crecimiento dirigido por una nueva generación de Planes Urbanísticos, primero contenidos y luego expansivos, a la vez que se produce una profunda reforma del espacio construido. La mejora sistemática de la ciudad y de sus infraestructuras convive con su expansión, hoy detenida bruscamente.

ÁVILA

Ávila, ciudad histórica enclavada en un hermoso paisaje de media montaña, con un papel dominante en una amplia comarca de perfil rural, permanece fiel a su noble historia. La ciudad, marcada físicamente por las murallas y culturalmente por la tradición mística de Santa Teresa y San Juan, es hoy un centro de servicios atento a su cercanía con el espacio metropolitano de Madrid. El perfil turístico y el énfasis en la actividad cultural son características claras de una ciudad que aspira a multiplicar el número de visitantes y a garantizar la puesta en valor de su riqueza paisajística.

Ávila es Conjunto Histórico-Artístico nacional desde 1884, está incluida en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la Unesco desde 1985 y desde el 2005 forma parte de la Red de Juderías Españolas. La mayor parte del "patrimonio turístico" de la ciudad se encuentra en el Centro Histórico. La expansión de la ciudad permanece detenida hacia el Oeste y al otro lado del Adaja, allí donde la conservación de los espacios tradicionalmente abiertos garantiza la contemplación de las murallas, y permite una perspectiva necesaria para conservar la valiosa identidad de la ciudad amurallada. Con ello, la dinámica urbanística del centro se ha caracterizado en los últimos años por el desplazamiento de la actividad hacia el Este, hacia el ferrocarril primero y sobre la carretera de Madrid después, abandonando paulatinamente el recinto amurallado. Esta situación urbana condiciona la zona monumental y turística de Ávila, las actividades económicas ligadas al turismo, que buscan el rectángulo definido por la muralla.

Una red de equipamientos ubicados en la primera periferia, grandes conjuntos autónomos discontinuos, en algunos casos mal conectados con el viario principal, caracterizados por su privacidad y aislamiento, dificulta la interacción del centro con los nuevos barrios residenciales, construidos mediante planes parciales autónomos. Estas amplias bandas de equipamientos de escala urbana, públicos y privados (cauce del río Chico, plaza de Toros, Estadio, colegios y residencias...) generan una patente discontinuidad urbana, aislando las sucesivas coronas de expansión residencial hacia el sur de la ciudad. La fortaleza funcional y representativa del conjunto urbano tradicional sigue manifestándose sin contrapeso factible desde los nuevos barrios, donde cada pieza urbana se ha planteado, en cada caso, desde su lógica específica. De hecho son los monumentos y espacios históricos periféricos junto a algunas grandes instalaciones los únicos que cualifican la periferia.

De igual manera, la "centralidad" del Centro Histórico está generando procesos de sustitución del caserío tradicional, a causa de la apropiación de parte del patrimonio edificado de calidad para nuevos residentes y equipamientos relacionados, sobre todo, con la Administración, la Cultura y el Turismo.

El crecimiento a lo largo de la Carretera de Madrid, en dirección hacia la primera gran instalación de Ávila, la Academia de Policía, genera un desarrollo de gran importancia hacia el Este.



ÁVILA Centro de Visitantes

Código INE: 05019

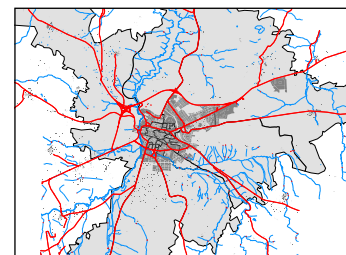
Superficie: 231 km²

Población 2008: 56.144 hab

Densidad 2008: 233 hab/km²

Altitud núcleo principal:

1.131 m (SIE JCyL)

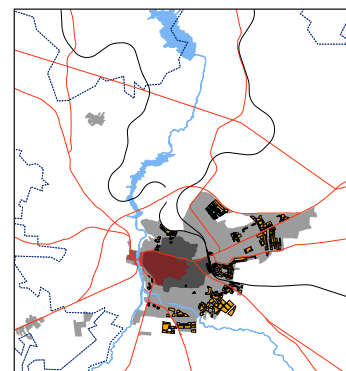


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

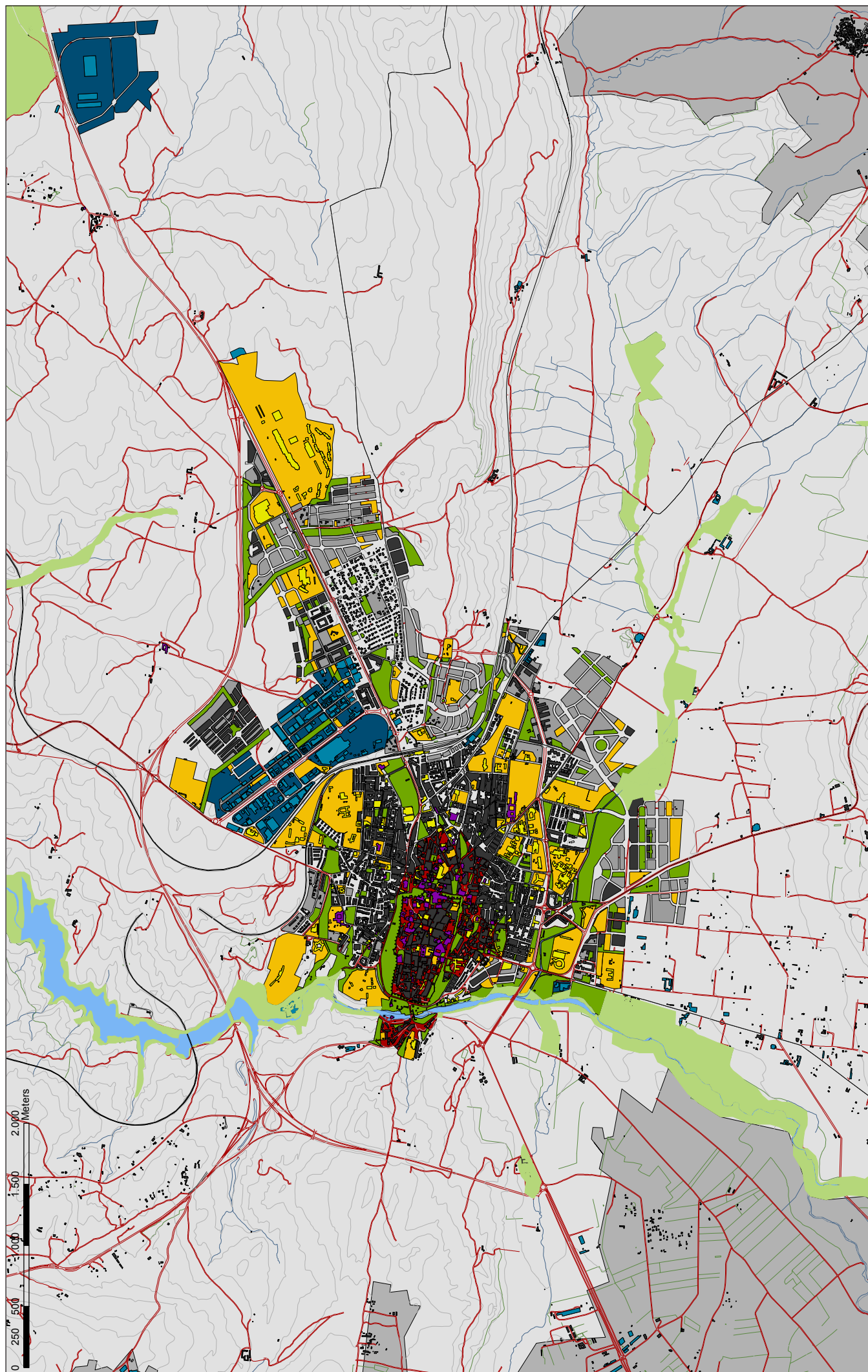
[Fuente: elaboración IUU]

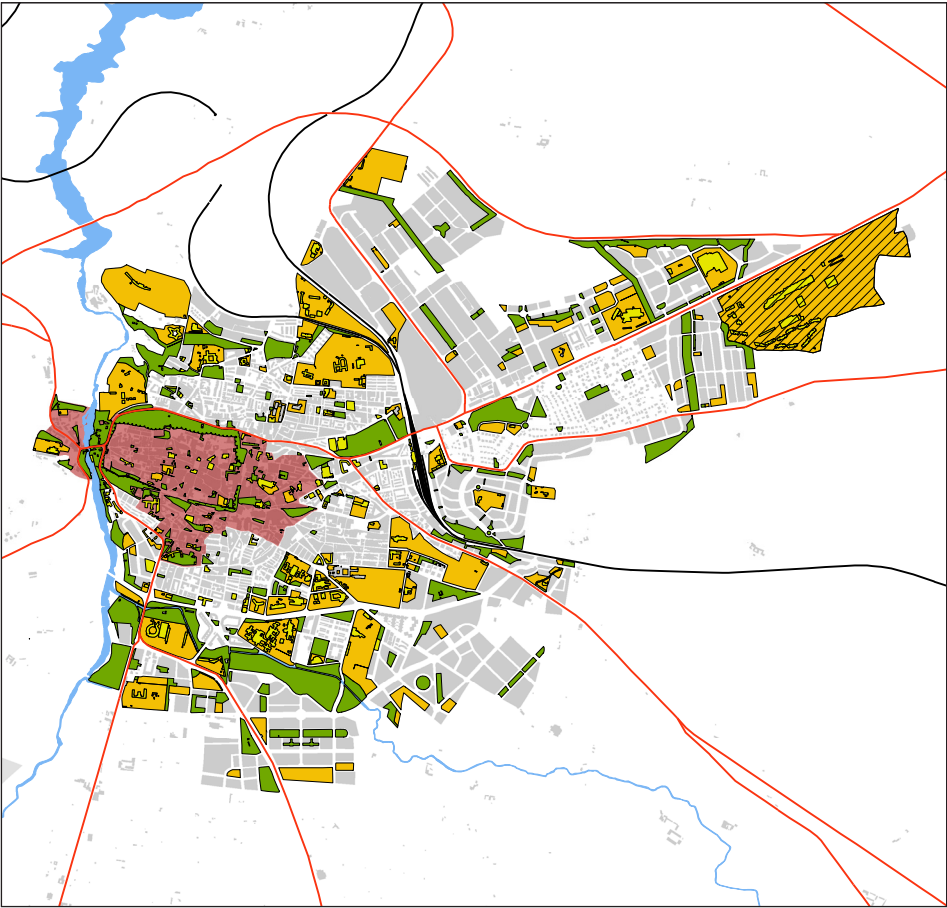
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofoto

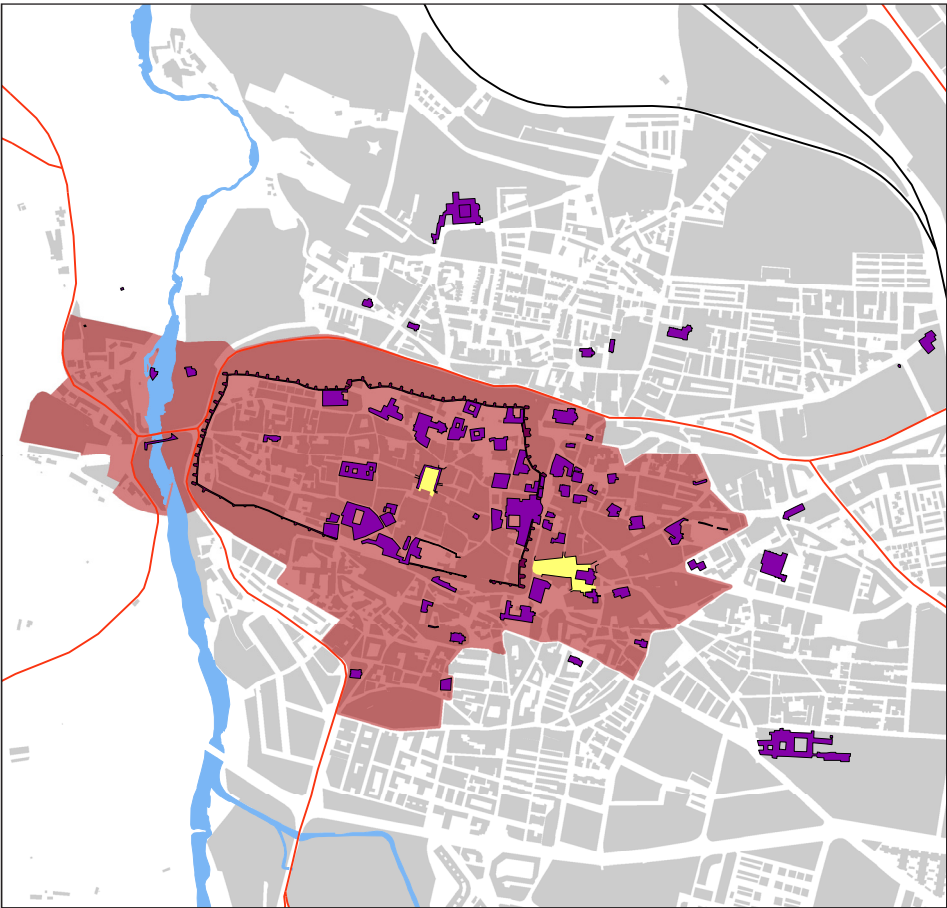
e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007





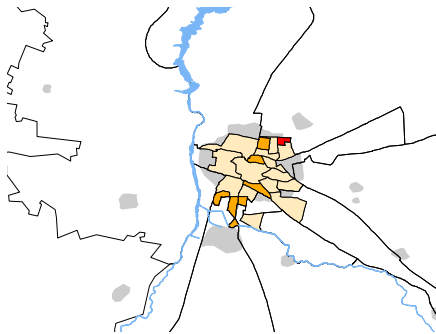
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- academia de policía
- equipamientos
- verde urbano



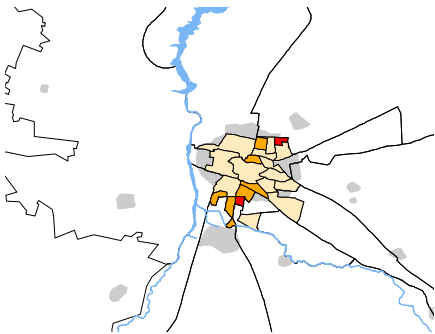
- monumentos
- murallas
- plazas principales

arriba:
Equipamientos y verde urbano
e:1:50.000
[Fuente: elaboración IUU] 2009

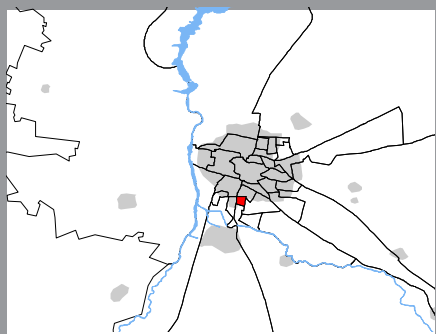
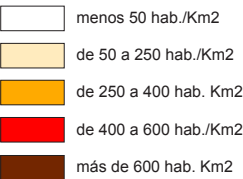
abajo:
Murallas y principales monumentos
e:1:20.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



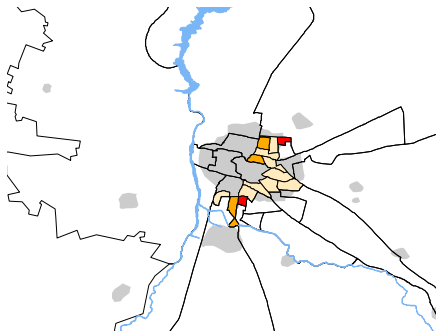
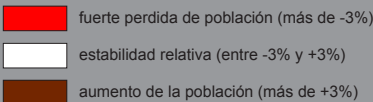
DENSIDAD 2008



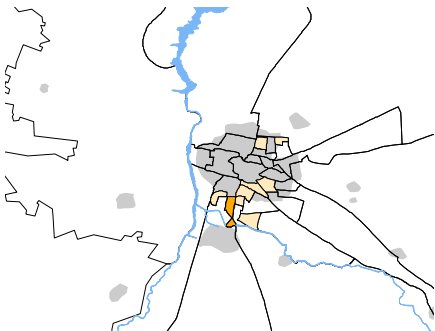
DENSIDAD 2001



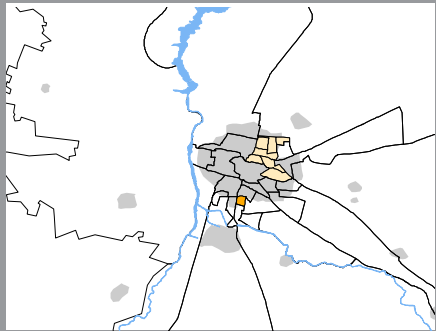
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



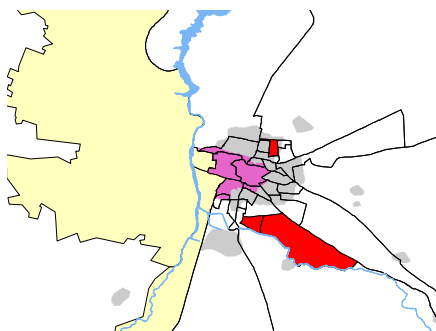
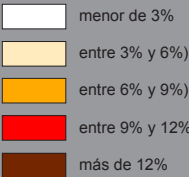
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



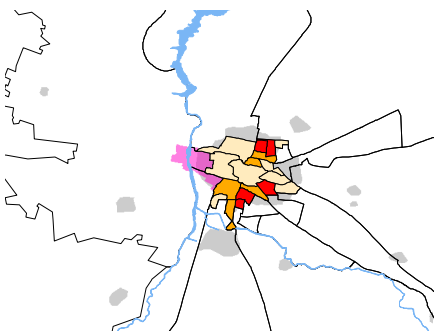
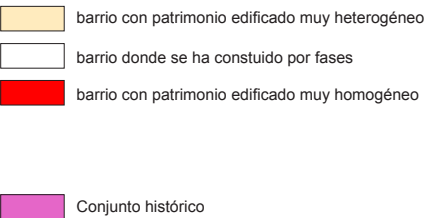
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



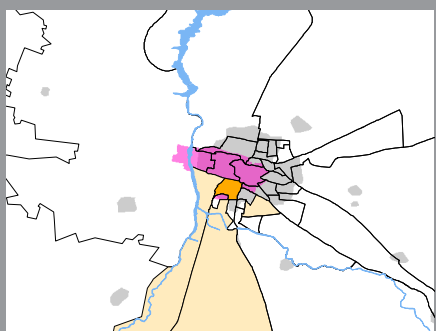
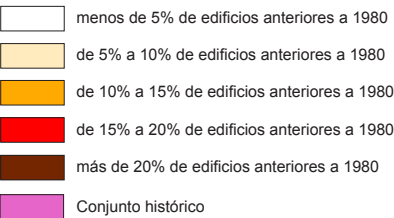
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

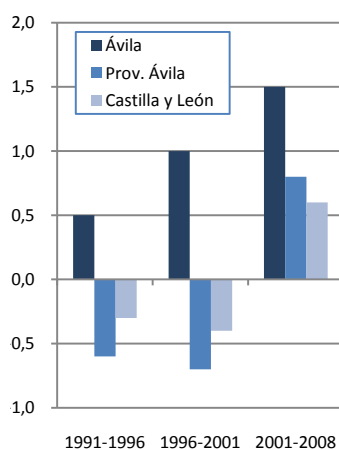
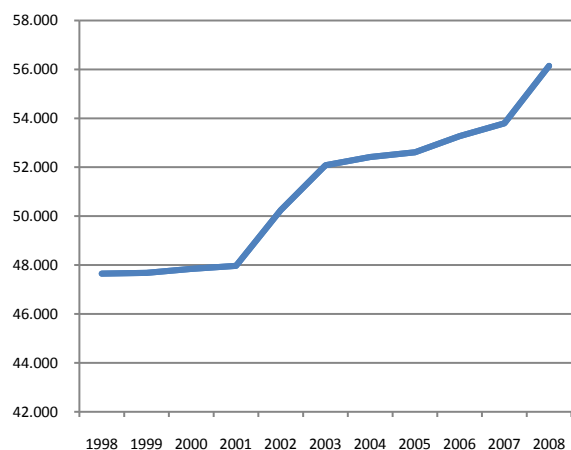


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

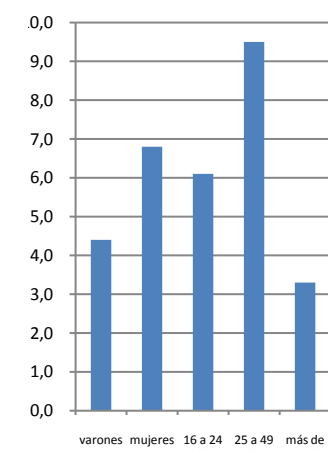
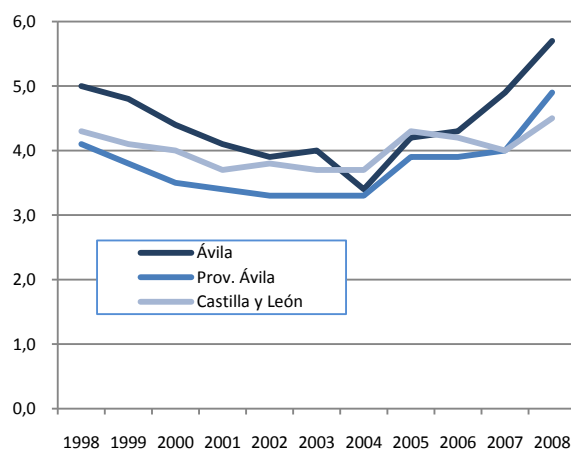




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

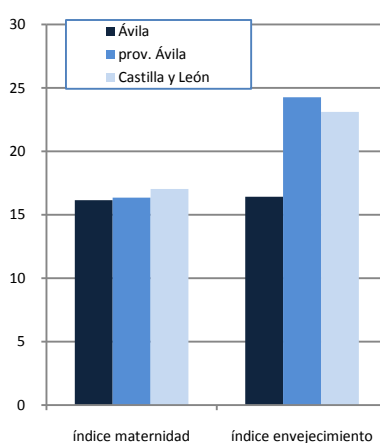
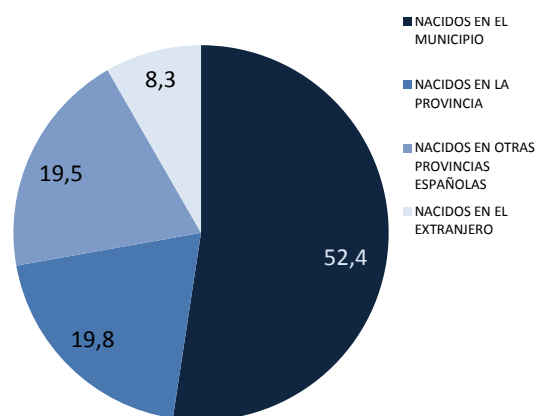
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

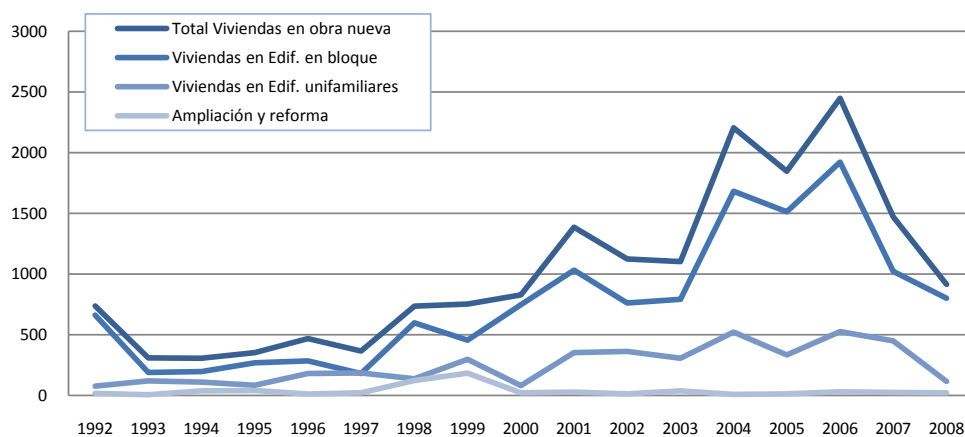
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

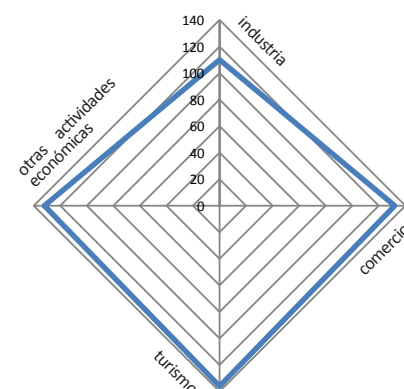
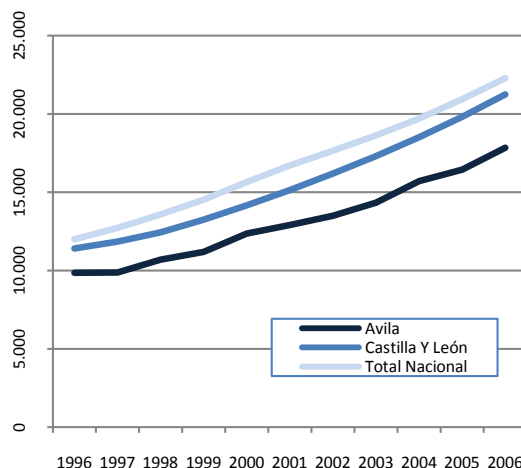
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



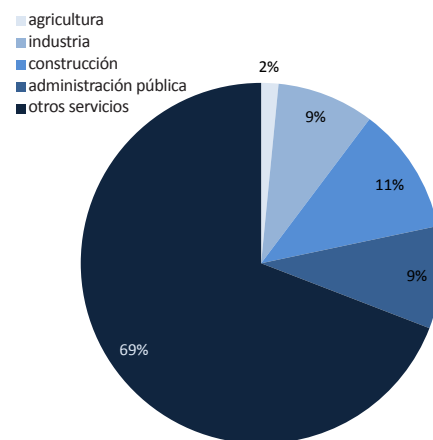
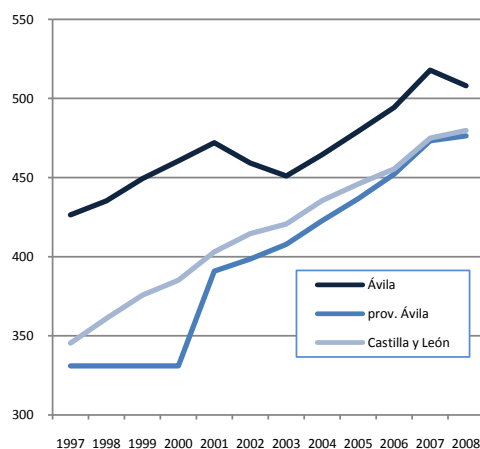
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

ÁVILA

VISITORS CENTRE - CENTRO DE VISITANTES

Con una dinámica demográfica positiva y ligeramente superior a la media regional en los últimos años, Ávila se caracteriza por una población de perfil autóctono moderado por la incidencia relativa de población inmigrante reciente. La economía local se caracteriza por la condición de capital provincial del municipio, con mayor porcentaje de empleo en el sector servicios y con una relevancia crítica del sector construcción, hoy cuestionado, evidente tanto por el número de afiliados a la Seguridad Social en 2008 al sector como por el incremento en la producción de viviendas a partir de 2000. Sorprende en una ciudad histórica y Patrimonio Mundial la escasa incidencia de la rehabilitación en el sector residencial. El perfil económico de la ciudad, con un sector industrial sin tamaño, está volcado en su potencial turístico y en sectores de servicios asociados al mismo: Ávila responde con claridad a las condiciones del modelo denominado "Visitors Centre".

BURGOS

Burgos es sin duda alguna un relevante centro urbano localizado estratégicamente en la confluencia de la A-62 y la A-1, y que ha crecido en los últimos años más que la provincia en su conjunto. Sus funciones a escala provincial, como cabecera de servicios públicos y privados, son claras y están reforzadas por la falta de otras grandes poblaciones en su entorno. El papel de Burgos en los sistemas territoriales peninsular y regional está condicionado por su posición de puerta de entrada hacia la Meseta y el Sur peninsular desde el Norte de Europa, punto de articulación del nudo vasco del Arco Atlántico con las regiones de la diagonal interior que enlazan el centro de Francia con Portugal.

Burgos es una de las ciudades más dinámicas de Castilla y León, segundo centro industrial de la Comunidad, caracterizado por un rico tejido de empresas de diferentes perfiles y tamaños. Pero es también una Ciudad histórica descrita por Lacarra como dos ciudades, la ciudad mercantil y la hospitalaria, vinculada al Camino. En Burgos confluyen tres sistemas patrimoniales incluidos en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, su valiosa Catedral, el Camino de Santiago –de extraordinaria relevancia a su paso por la ciudad– y el yacimiento de Atapuerca, espacio completado con el Museo de la Evolución Humana. Todo esto, junto al Monasterio de Santa María la Real de las Huelgas y la Cartuja de Santa María de Miraflores, marcan un gran atractivo para el turismo cultural, tanto a nivel nacional como internacional.

El Burgos histórico transcurre a lo largo del río Arlanzón, que ha dirigido y estructurado el crecimiento urbano, muy definido en sus tiempos y formas. Hoy, el Burgos moderno se manifiesta en el importante esfuerzo de infraestructuras realizado: nuevas rondas viarias y desvío ferroviario, con la nueva estación. Esfuerzo que se completa con el proyecto de bulvar urbano en el tramo de vías férreas eliminado. Son diferentes facetas de una ciudad que parece afrontar el futuro con un proyecto más o menos definido, en el que surgen nuevos espacios para actividades logísticas y económicas, incluidas no sólo la industria, sino también los espacios para la investigación y la innovación. La futura conexión ferroviaria de Alta Velocidad, las mejoras en las instalaciones aeroportuarias de Villafraía, la creación del Centro de Actividades Económicas y del Parque Tecnológico, son componentes de este proyecto que combina economía y cultura, apoyándose en las nuevas infraestructuras.

A su condición de capital provincial y a su posición entre territorios diversos, Burgos añade una capacidad relevante de establecer vínculos con espacios de su entorno. Con un alfoz propiamente rural, la ciudad de Burgos disfruta de una relación privilegiada con Santander, Bilbao, Vitoria, Logroño y Pamplona, además del resto de ciudades de Castilla y León, relación que puede ser clave en el futuro de su economía, más allá de las dificultades en las que la ciudad, como otras, está hoy inmersa. La capacidad para desarrollar un proyecto de ciudad coherente, bien liderado desde la sociedad local, es básico para dotar a Burgos de un gran potencial de adaptación al cambio y consolidar un espacio urbano con gran calidad de vida.



BURGOS

Polo en Transformación

Código INE: 09059

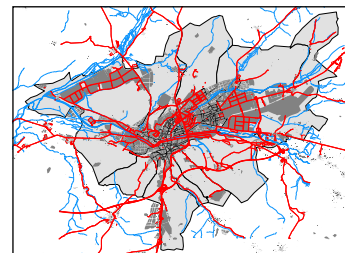
Superficie: 107 km²

Población 2008: 177.879 hab

Densidad 2008: 1.626 hab/km²

Altitud núcleo principal:

929 m (SIE JCyL)

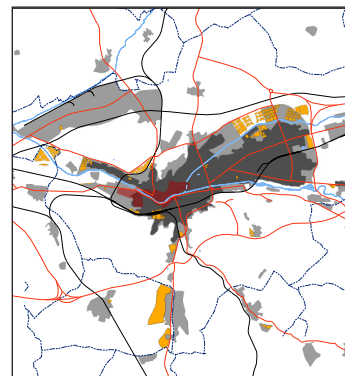


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

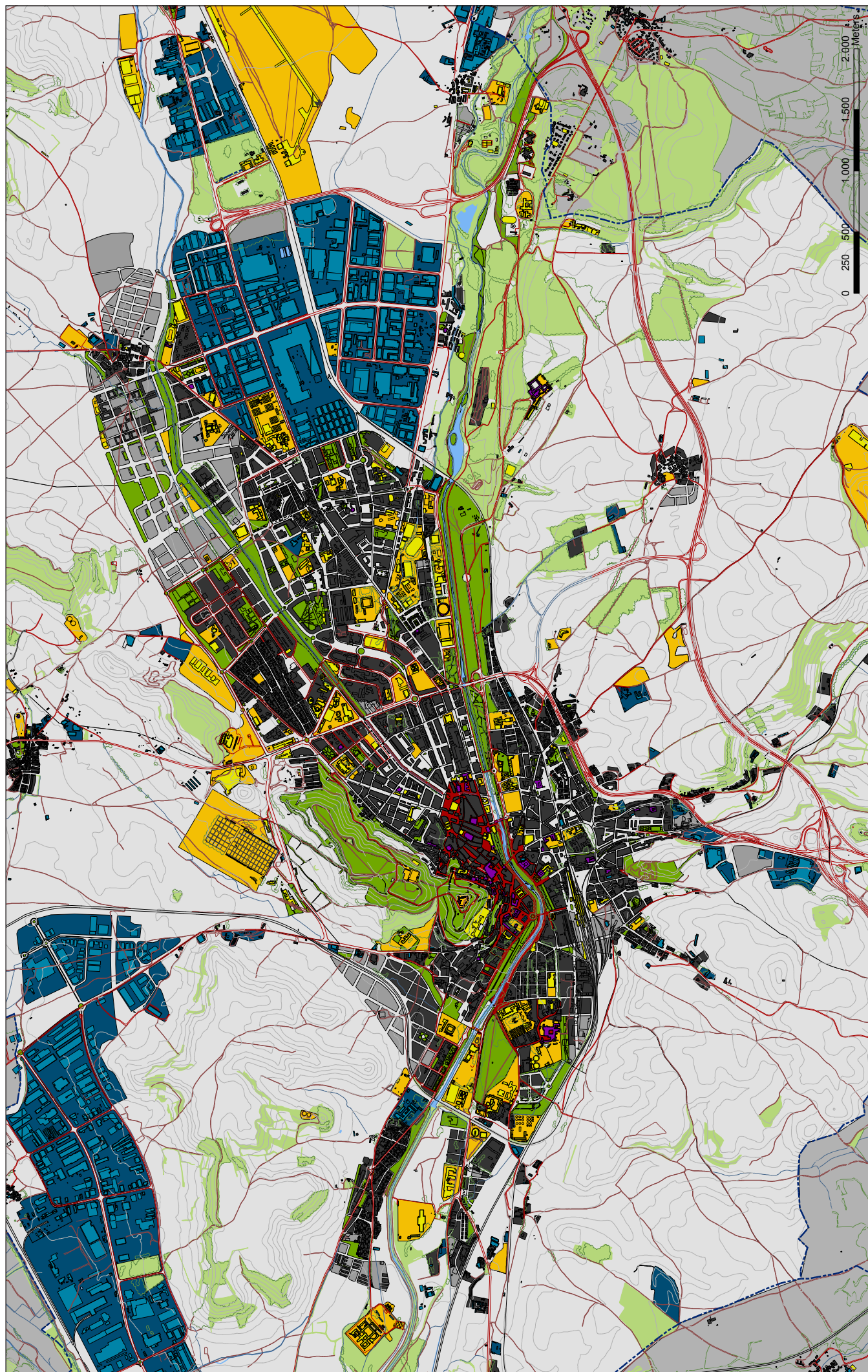
[Fuente: elaboración IUU]

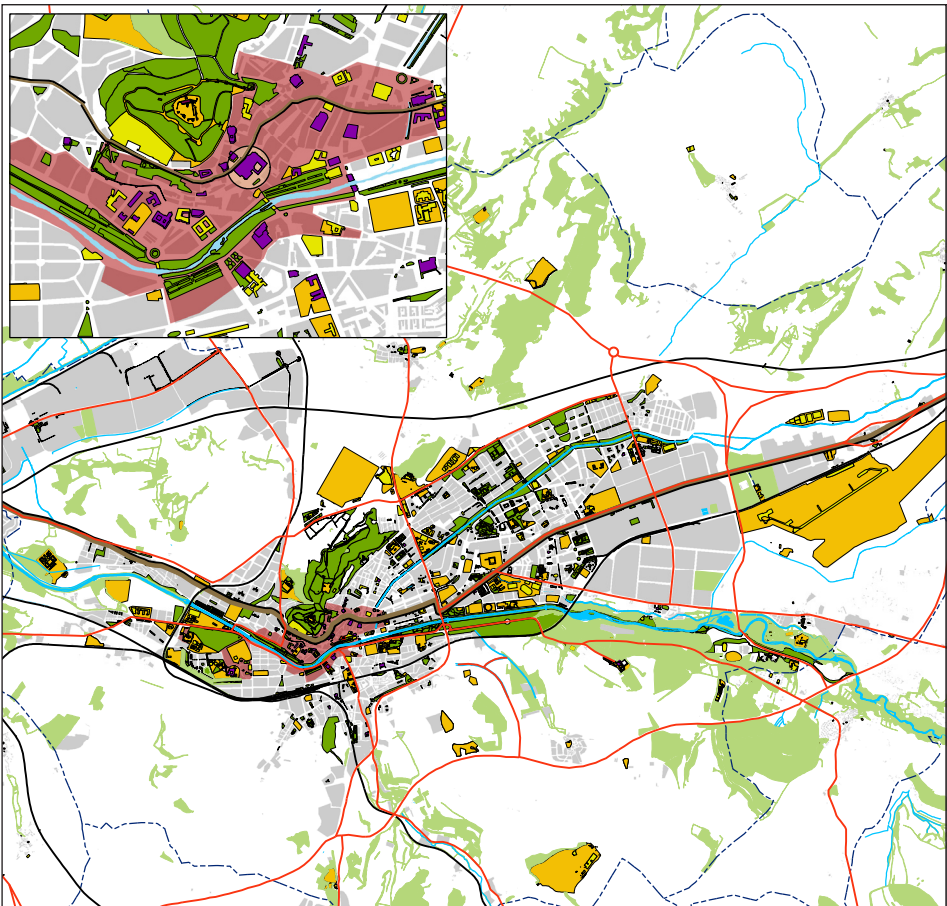
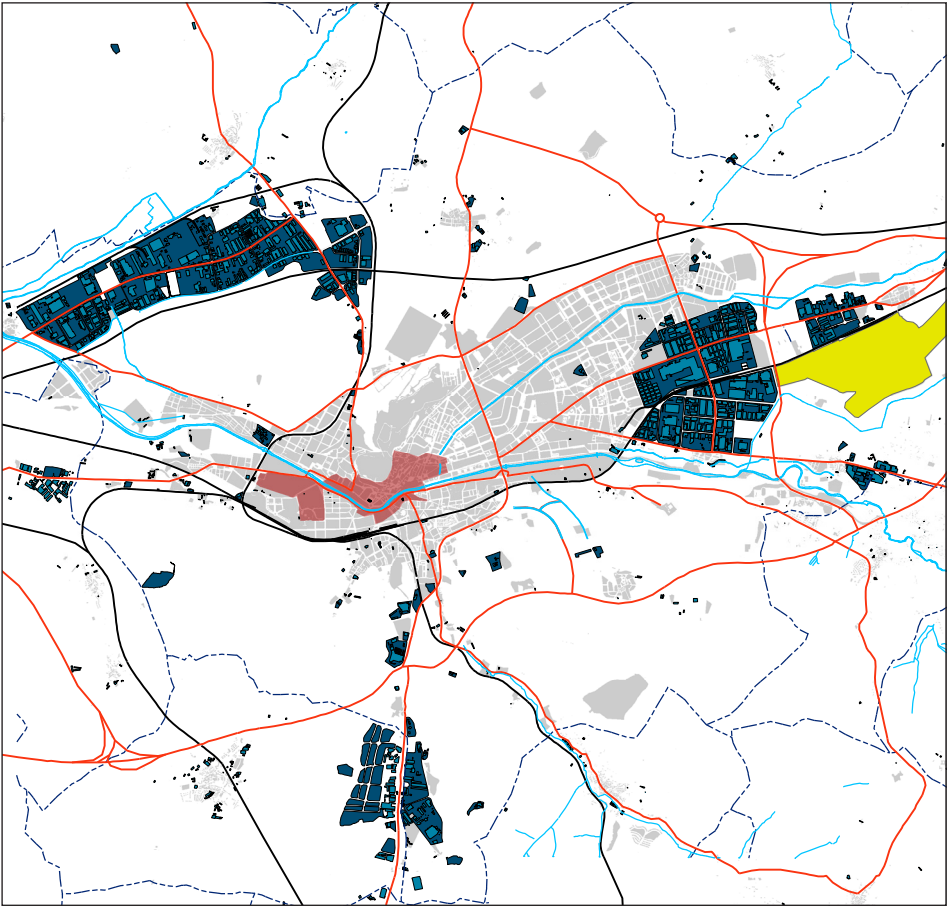
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofotografía

e:1:90.000

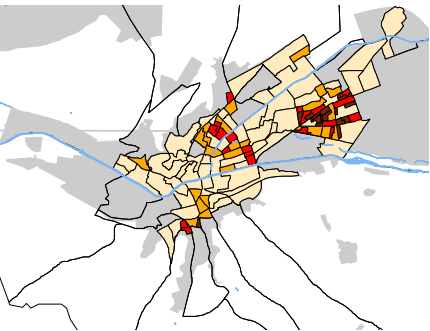
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



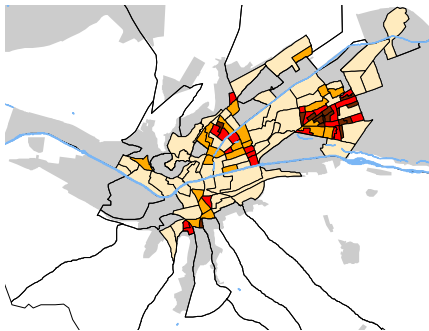
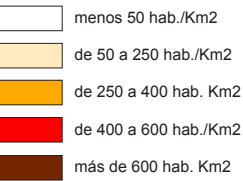


arriba:
Áreas productivas y poligonos industriales
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

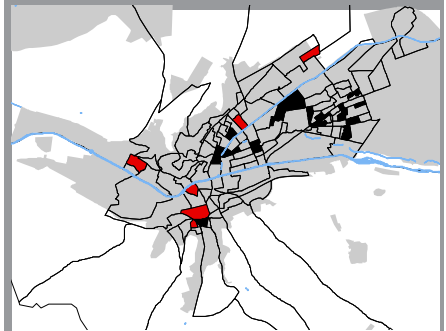
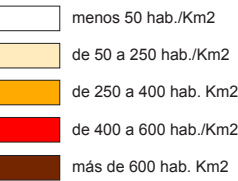
abajo:
Equipamientos, áreas verdes y patrimonio mundial de la humanidad
e:1:50.000 y 1:30.000
[Fuente: elaboración IUU] 2009



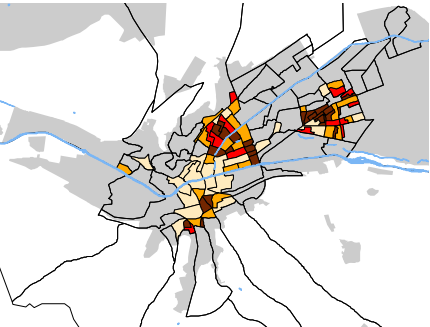
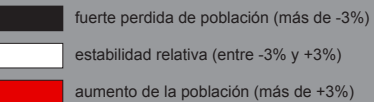
DENSIDAD 2008



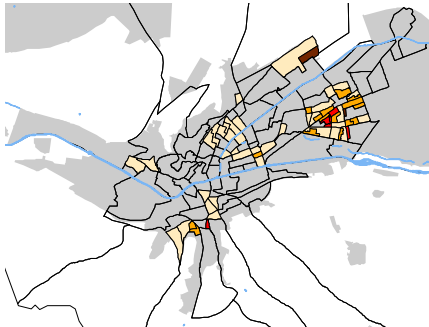
DENSIDAD 2001



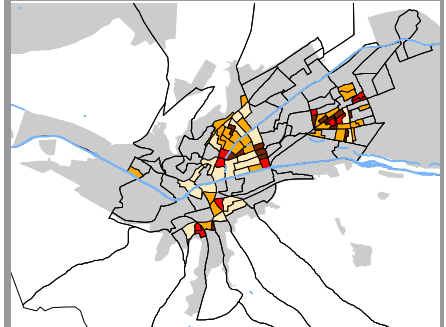
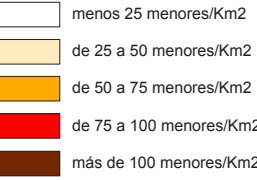
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



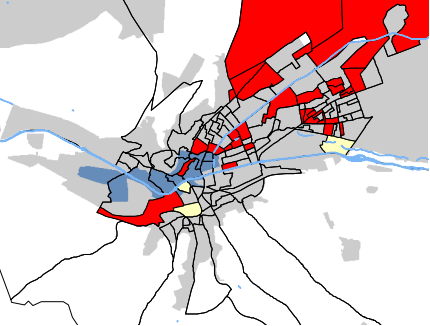
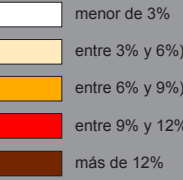
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



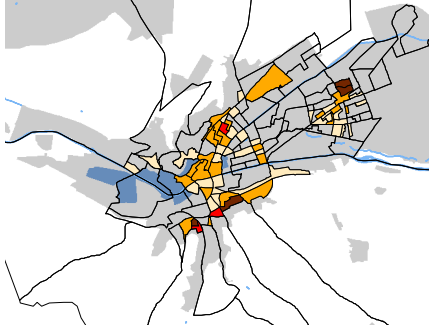
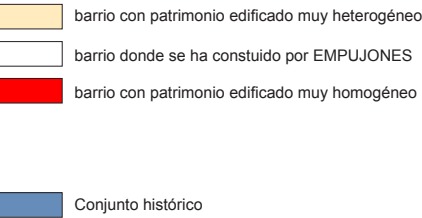
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



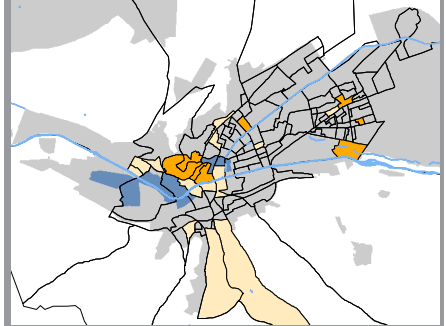
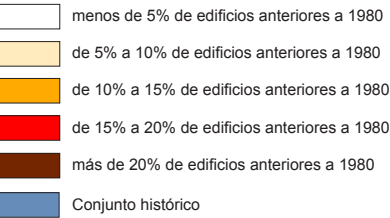
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

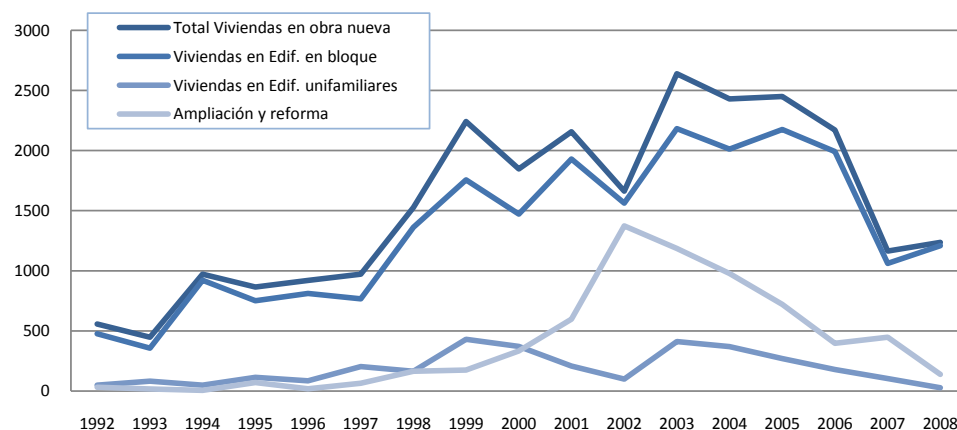
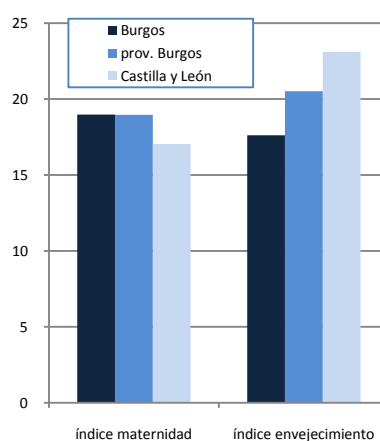
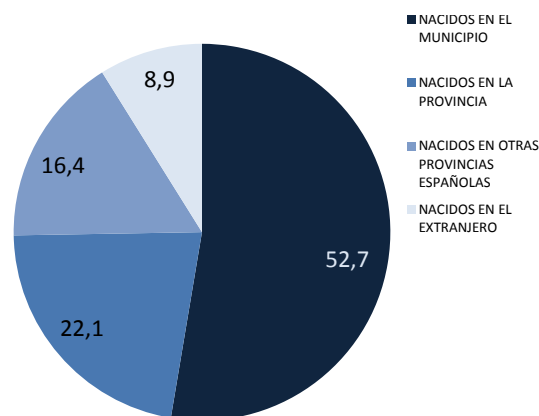
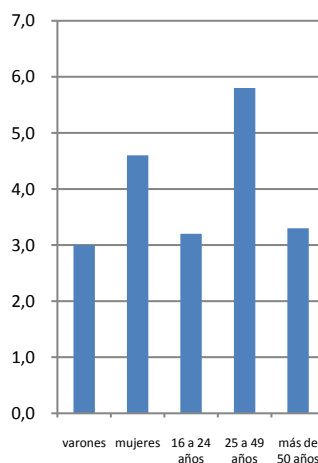
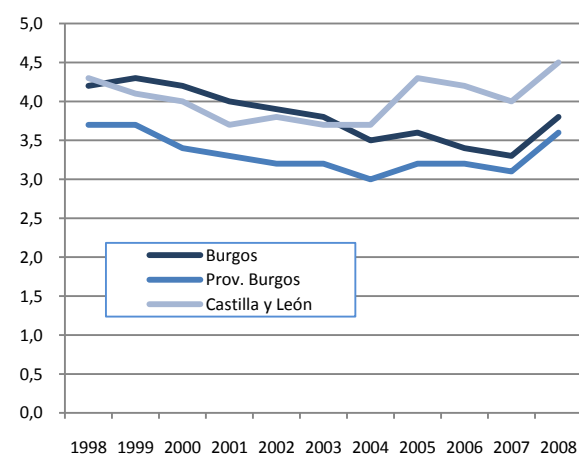
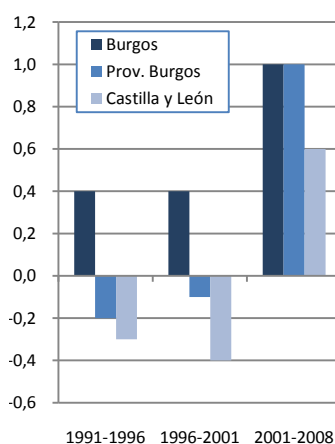
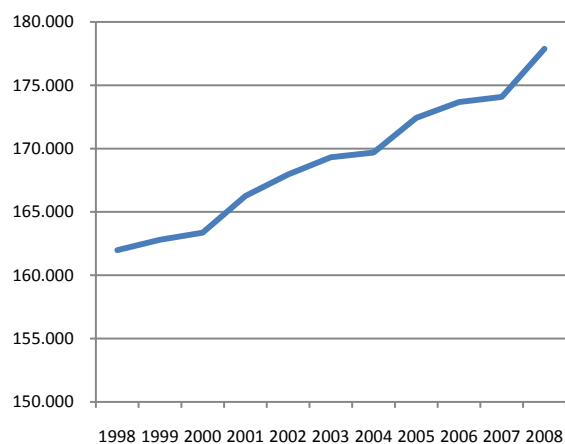


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)





EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

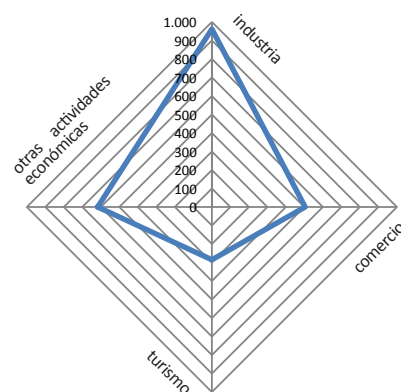
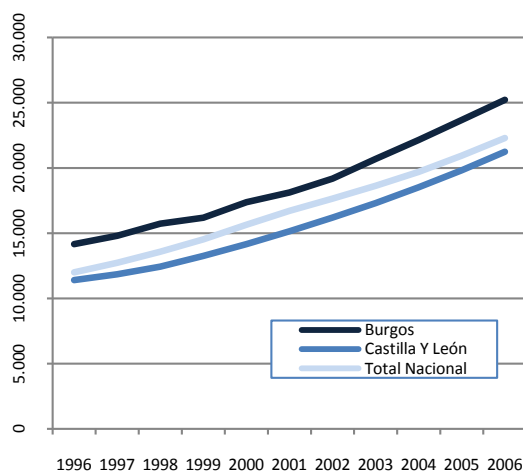
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



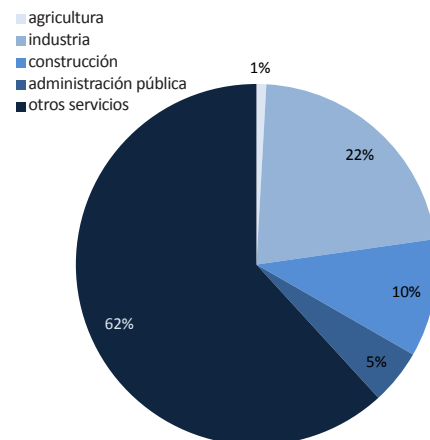
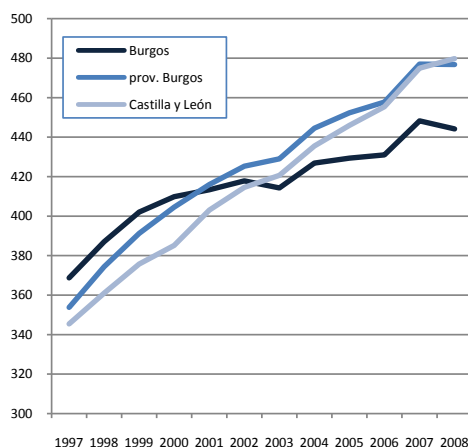
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

BURGOS

TRANSFORMATION POLE - POLO EN TRANSFORMACIÓN

Frente a las pérdidas de población que se han producido en la región entre 1991 y 2001, el municipio de Burgos ha tenido un saldo demográfico positivo, mantenido también en los últimos años, en los que toda la Comunidad ha iniciado una recuperación sostenida. La ciudad ha captado población del ámbito circundante, sobre todo de la propia provincia, aunque destaca también el porcentaje de nacidos en el extranjero residentes en el municipio, atraídos por las posibilidades laborales que el municipio ofrece, con un porcentaje de desempleados más de un punto por debajo de la media de la Comunidad. A esta dinámica demográfica positiva contribuye también un índice de natalidad superior a la media de la región, y un índice de envejecimiento casi 10 puntos inferior.

Aunque en la economía de Burgos destaca claramente la industria, de las más desarrolladas de toda la Comunidad Autónoma –la provincia tiene un PIB per cápita superior a la media nacional–, destacan altos índices en otras actividades, sobre todo en comercio, con un importante y en parte ya aprovechado potencial turístico. Son factores que hacen de Burgos un claro ejemplo de “Transformation Pole”, un polo en transformación caracterizado también por el enorme esfuerzo de infraestructuras, de rehabilitación, etc, que la ciudad está llevando a cabo.

ARANDA DE DUERO

Con poco más de 32.000 habitantes, Aranda de Duero es hoy una pequeña ciudad industrial muy consolidada. Consecuencia de una sólida acción de descentralización productiva, el polígono industrial de Allenduedero es hoy un espacio consolidado, con grandes instalaciones, como Pascual, Glaxo o Michelin. Ello convive con el potencial de Aranda como centro turístico, con una atractiva oferta gastronómica y su pertenencia a la "Ribera del Duero", a lo que debe añadirse la mejora del espacio urbano tradicional. La Aranda actual es heredera de una larga tradición industrial que se remonta a finales del siglo XIX y principios del XX, centrada en sectores agroalimentarios como harineras y azucareras, aunque la verdadera transformación tiene lugar en las últimas décadas con la implantación del Polígono. A esta tradición la villa del Duero, ciudad arraigada en su origen sobre el encuentro de sus ríos, añade hoy la diversidad de una ciudad pequeña pero vigorosa y compleja, con una amplia oferta de servicios, atenta a un futuro que descansa en la solidez de las empresas allí establecidas.

Aranda se caracteriza por una posición de ventaja proximidad a Madrid y por la calidad de sus infraestructuras. El desarrollo del "corredor del Duero" y la futura interacción tanto hacia Portugal como hacia el "corredor del Ebro" incrementarán su potencial como núcleo industrial y logístico. Efectivamente, Aranda es un lugar de paso entre el norte y el centro de España, con una importante red de carreteras que lo atraviesan, destacando las nacionales Madrid-Irún, Zaragoza a Portugal por Zamora y las comarcales a Segovia, Palencia, y la autovía Madrid-Burgos. Estos ejes básicos de la red de infraestructura nacional, fortalecen su carácter de centro comarcal, haciendo más accesibles sus equipamientos y servicios y su mercado de trabajo. La carretera Madrid-Irún (o Nacional I) en un primer momento atravesaba el núcleo y bordeaba el Casco Antiguo. Posteriormente se hizo una derivación de la misma, rodeando la villa por el oeste. Estas dos vías urbanas son los ejes fundamentales del crecimiento de Aranda, definiendo tanto los barrios residenciales como el espacio industrial. La A1 rodea el núcleo urbano por el oeste, dando nuevo acceso al polígono industrial. Otro elemento determinante en la villa de Aranda es el ferrocarril. Ahí se juntan las líneas de Madrid-Burgos y la antigua vía férrea de Ariza, delimitando también el ensanche sur de la ciudad. Con diversos proyectos en marcha, como el que promueve la Junta en el sector denominado "Centro Cívico", la ciudad de Aranda está inmersa en un relevante proceso de mejoras urbanas.



ARANDA DE DUERO Centro Industrial Moderno / Pequeño

Código INE: 09018

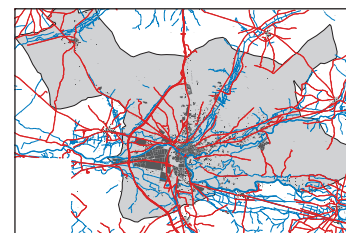
Superficie: 127,28 km²

Población 2008: 32.460 hab

Densidad 2008: 255 hab/km²

Altitud núcleo principal:

797 m (SIE JCyL)

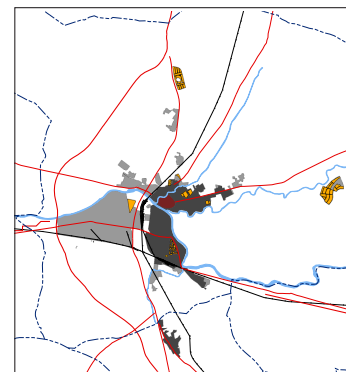


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

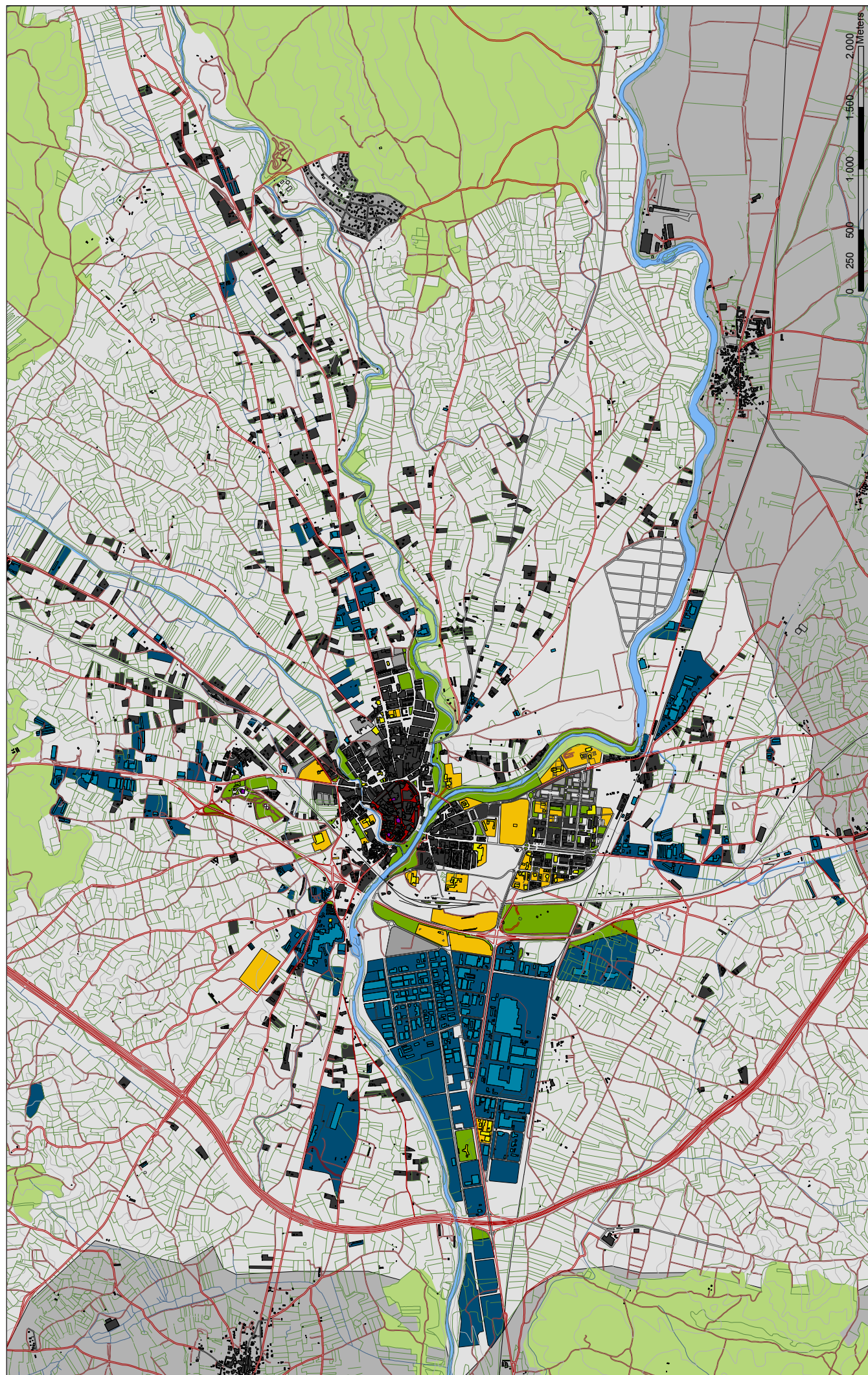
[Fuente: elaboración IUU]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofotografía

e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



ARANDA DE DUERO Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [IUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- centro histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- áreas verdes
- industrial
- tecnología

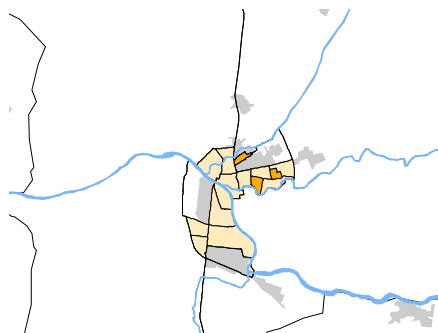
0 250 500 1.000 1.500 2.000
Meters

- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- centro historico

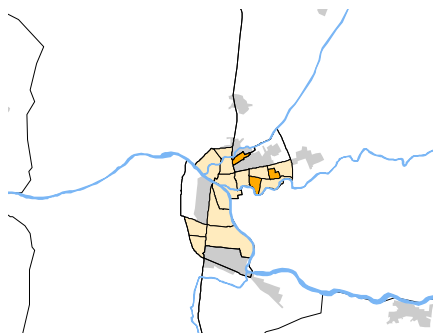
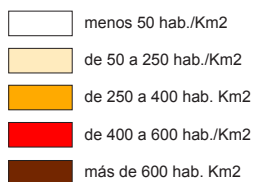
- poligonos industriales
- edificios industriales

arriba:
Infraestructuras
e:1:60.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

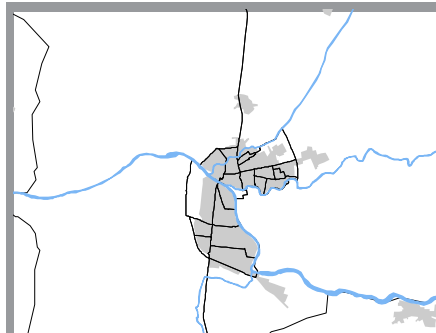
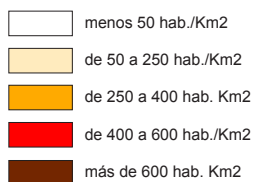
abajo:
Áreas productivas y poligonos
industriales
e:1:60.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



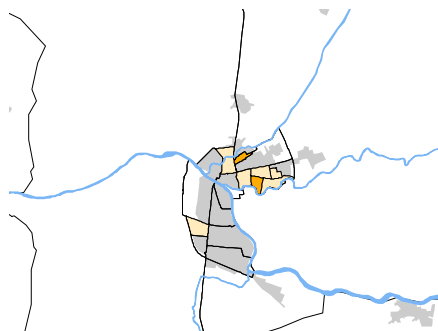
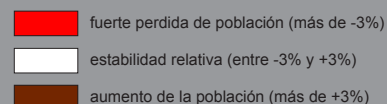
DENSIDAD 2008



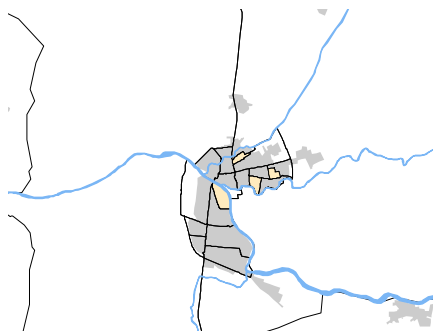
DENSIDAD 2001



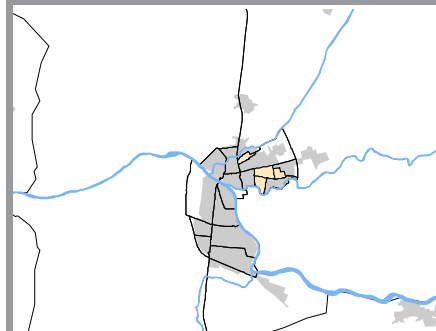
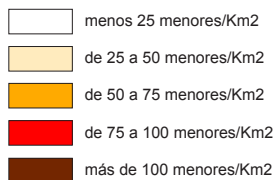
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



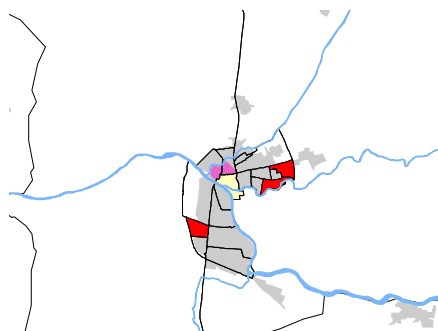
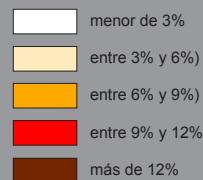
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



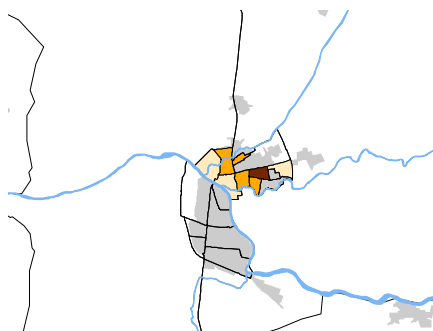
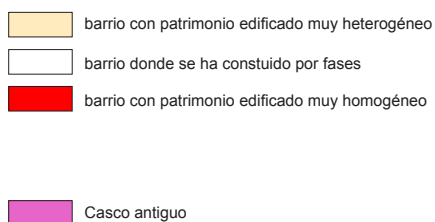
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



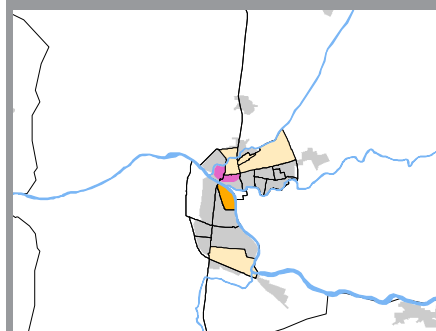
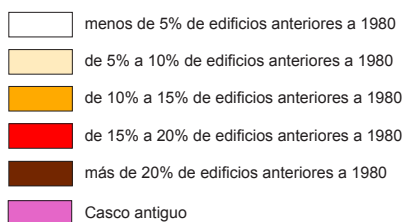
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

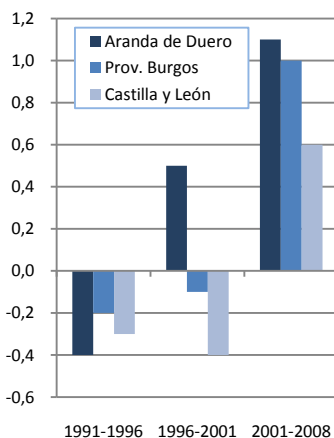
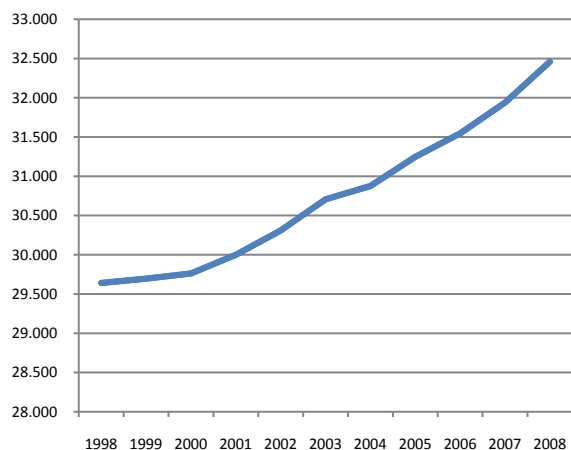


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVIENDA EN MAL ESTADO (2001)

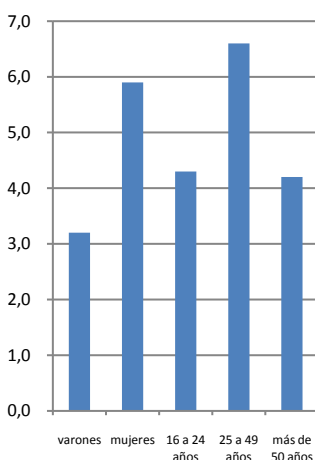
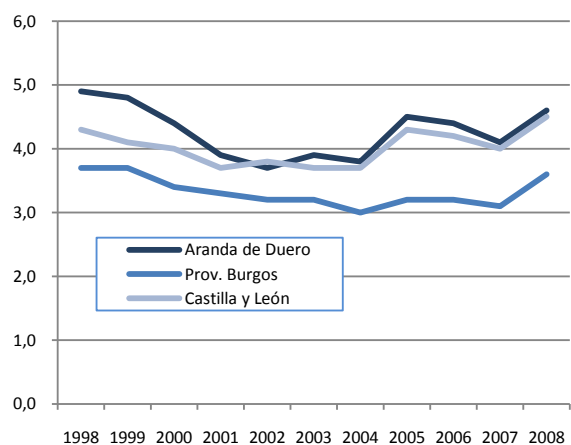




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

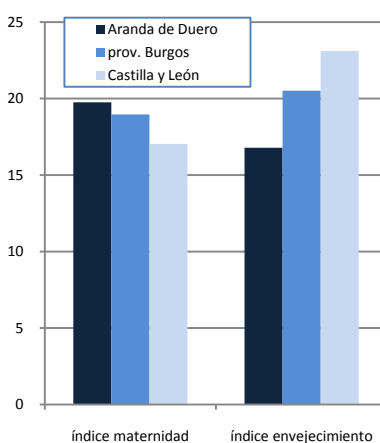
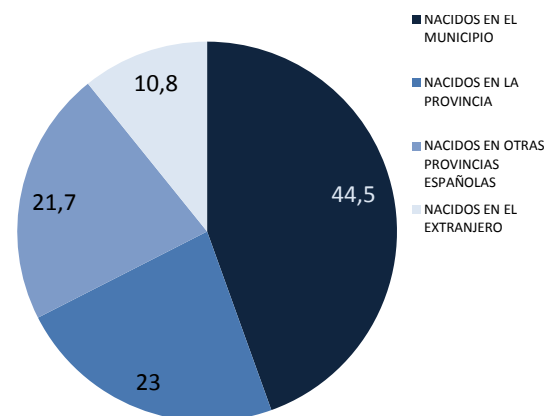
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

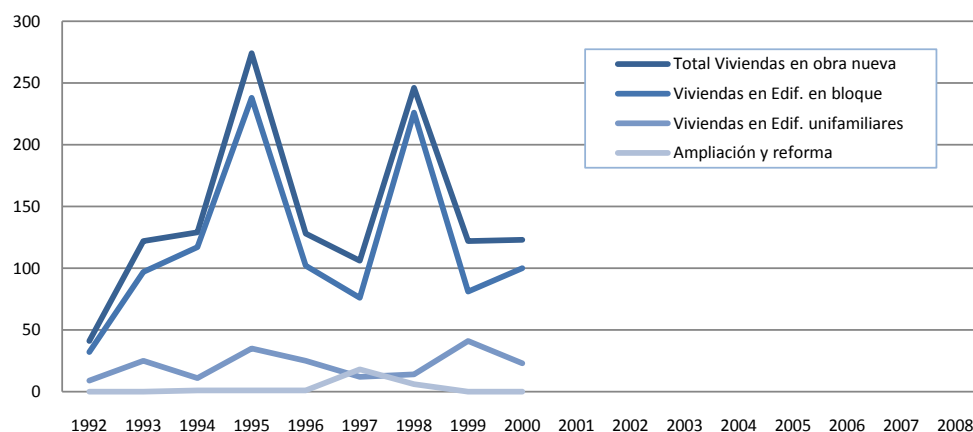
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

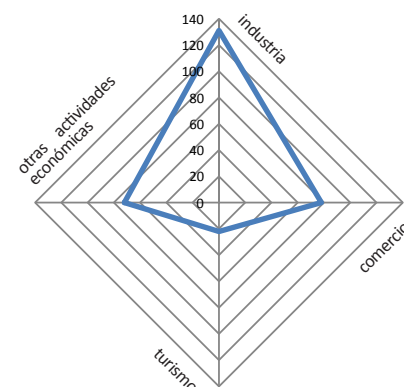
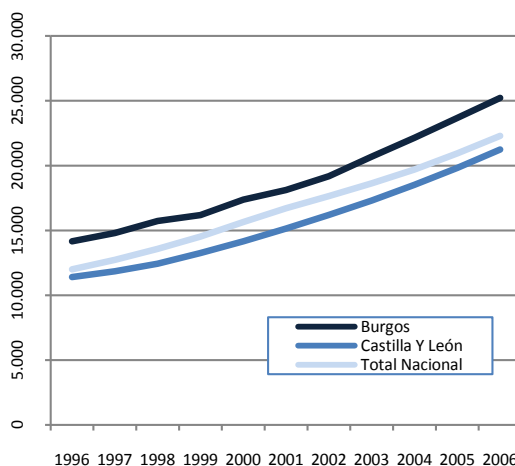
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



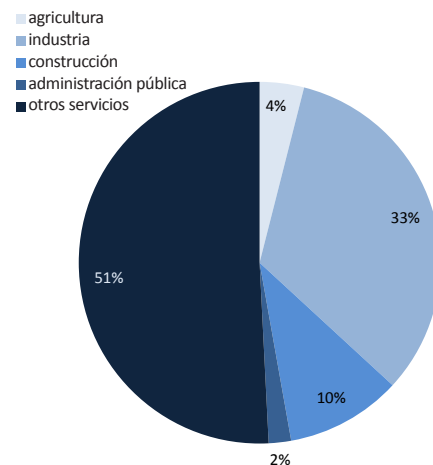
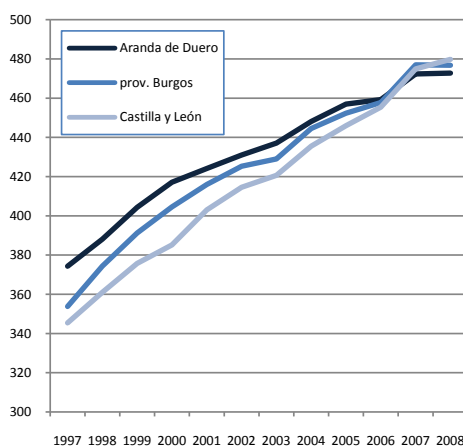
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

ARANDA DE DUERO

MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO / PEQUEÑO

Aranda de Duero es claramente una ciudad industrial. Aunque este índice es inferior al de otras ciudades mucho mayores, como Valladolid o Burgos, el 33% de sus afiliados a la Seguridad Social lo están en este sector, porcentaje muy superior a la mayor parte de las ciudades de Castilla y León, que contribuye claramente en el alto PIB per cápita de la provincia de Burgos.

Su población está hoy en claro crecimiento –gracias a un alto índice de maternidad y a un bajo índice de envejecimiento, significativamente inferior al de la región– y ha conseguido recuperarse ya de la pérdida de habitantes sufrida a principios de los '90, gracias en gran parte al alto número de inmigrantes, tanto extranjeros como de otras provincias españolas, residentes hoy en día en Aranda, atraídos por su industria y su comercio y favorecidos por unas excelentes comunicaciones.

Con ello, Aranda de Duero se encuadra bien en la categoría de “Modern Industrial Centre”, a la que añadiremos el calificativo de “Little” por su tamaño. Además, aunque la ciudad cuenta con el potencial turístico de su enclave de la “Ribera del Duero”.

MIRANDA DE EBRO

El territorio municipal, en la frontera Norte de Castilla y León, de Miranda se configura siguiendo el curso del Ebro que delimita una parte importante de sus espacios y de sus límites. Este eje vertebrador recorre el término en dirección noroeste-sureste, segregando la parte noreste del municipio que se adentra en el País Vasco y sobre la que se enclava la mayor parte de la ciudad. En la margen derecha del Ebro se sitúan la mayoría de los núcleos menores de población, de carácter rural, a excepción de dos de ellos (Arce y Bayas). Se configura así un sistema complejo de núcleos y la estructura urbana del término municipal sobre el Ebro. No hay que olvidar que Medina se encuentra en un contexto de poblamiento típico del Norte de España, caracterizado por la existencia de varios núcleos de población que forman una red desde la que, históricamente, se explotaba el territorio. Ello predefine un complejo espacio sobre el que el crecimiento urbano actúa de manera dispar.

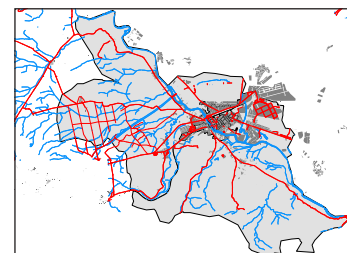
Sin duda, la condición esencial de Miranda (más allá de su naturaleza ribereña, ciudad entre dos orillas, barrios de Aquende y Allende, a los lados del puente) es su posición fronteriza y estratégica, posición estrechamente vinculada al Corredor del Ebro, entre Castilla y León, el País Vasco y La Rioja. Los parques logísticos ARASUR e IRCIO –justo en los bordes del Municipio y de la Comunidad– son prueba de ello.

Miranda de Ebro es hoy un relevante centro industrial que se levanta en torno a dicho nodo de comunicaciones. Su historia reciente está vinculada al desarrollo del ferrocarril –primero– y de las grandes rutas de transporte por carretera, más tarde. Tanto la estructura urbana como el crecimiento de la ciudad se definen a partir de las vías de comunicación y de la infraestructura ferroviaria. La estación de ferrocarril marca el eje a partir del cual se desarrolla su ensanche urbano. Igualmente, la ciudad configura su espacio de modernidad en torno a la estación de trenes. Su condición doble de nudo ferroviario y de transporte por carretera (A-1 y AP-68) facilita la instalación de importantes fábricas, como la papelera y la azucarera (con un futuro reinventado), entre otras. Pero no sólo es la industria local, sino la importantísima secuencia de centros de trabajo en su entorno, incluida la Central Nuclear de Garoña, lo que hace que Miranda de Ebro pueda constituirse en un verdadero centro subregional de servicios, consolidado por una población de casi 40.000 habitantes, que marca su relevancia urbana y permite a la ciudad confiar en que su “centralidad territorial” siga siendo una oportunidad en el futuro, rentabilizando de maneras diversas y con proyectos inteligentes su posición estratégica. En este sentido en Miranda conviven industria, comercio y un terciario cada vez más diversificado, donde el sector público debe seguir desempeñando un rol estabilizador y garante de la calidad de vida en la ciudad y en su entorno.



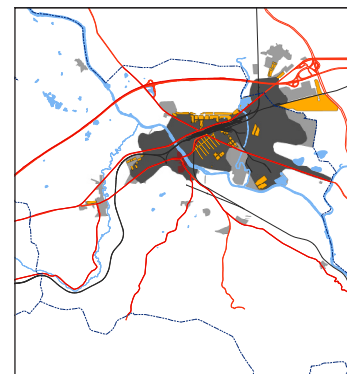
MIRANDA DE EBRO Centro Industrial Moderno / Pequeño

Código INE: 09219
Superficie: 101,33 km²
Población 2008: 39.589 hab
Densidad 2008: 390 hab/km²
Altitud núcleo principal:
471 m (SIE JCYL)



Mapa geográfico
 e:1:225.000
 [Fuente: elaboración IUU] 2009

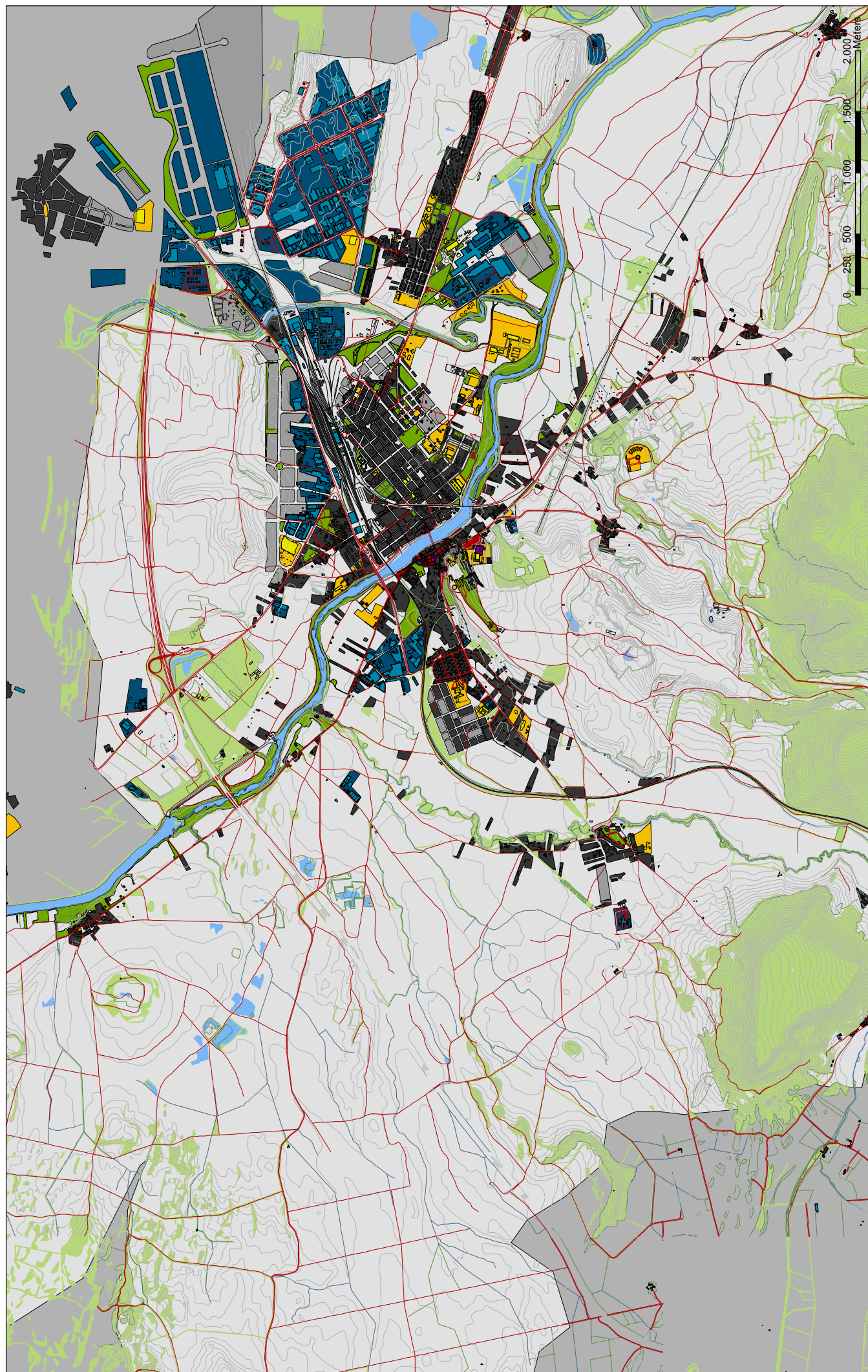
- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUU]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

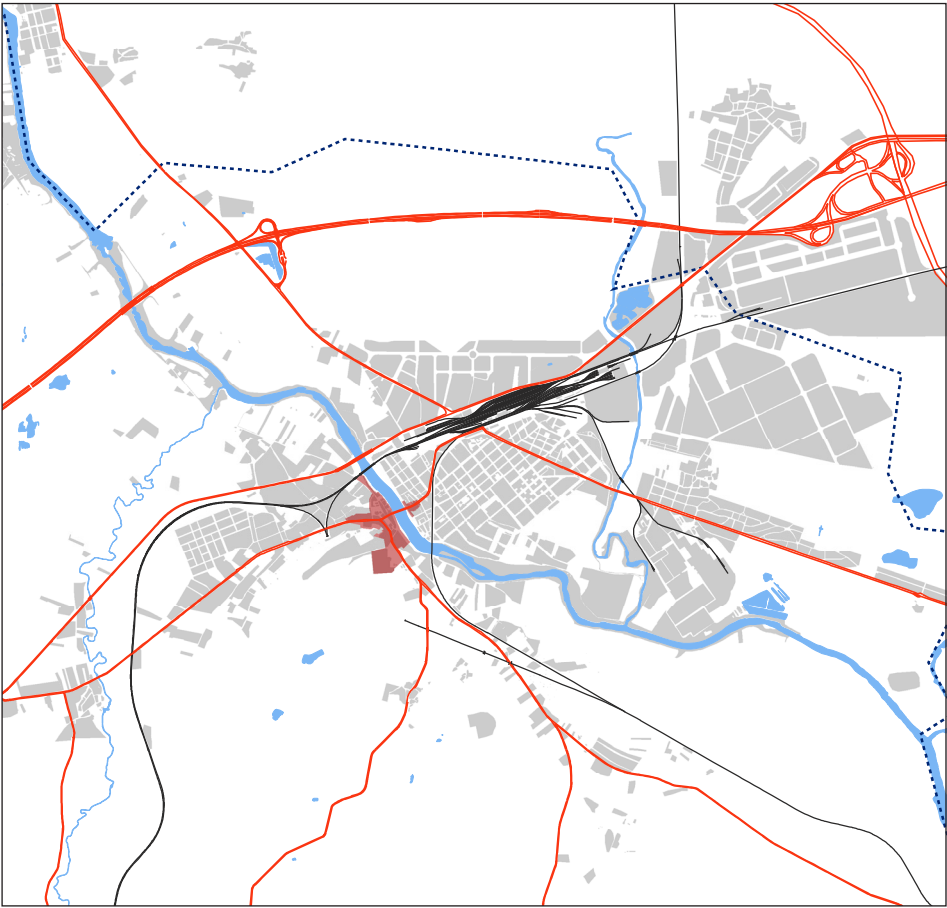
Estructura urbana. Ortofoto
 e:1:90.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



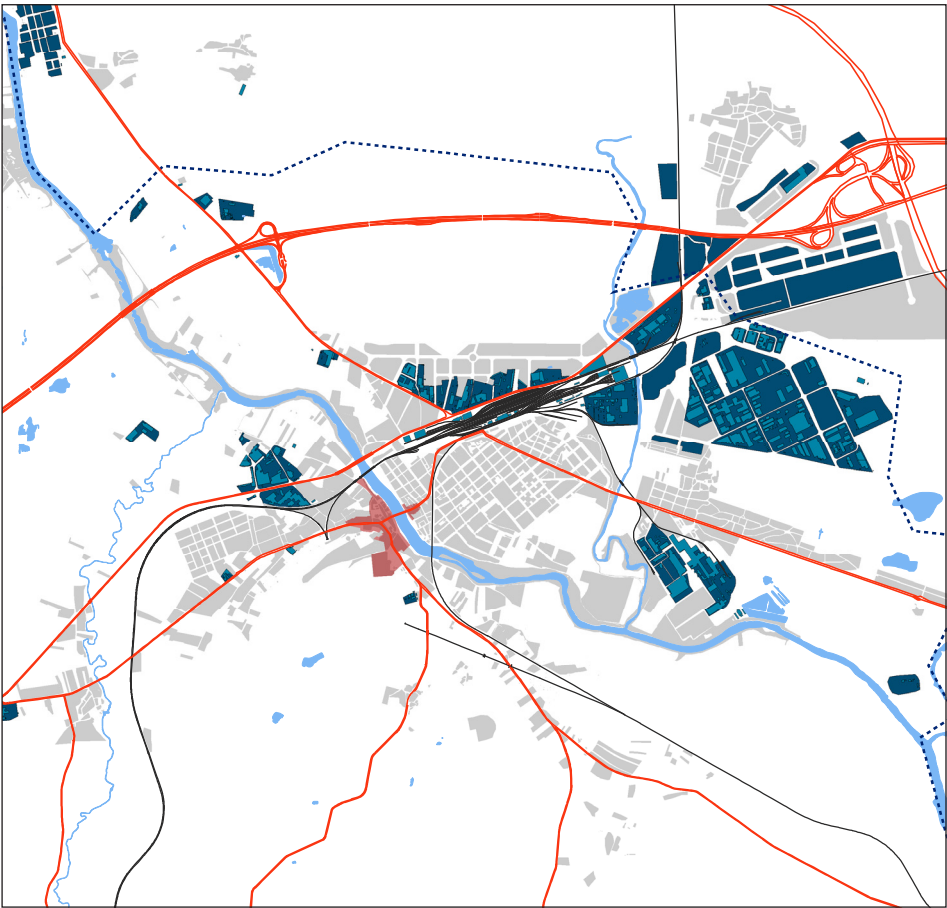
MIRANDA DE EBRO Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [LUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- conjunto histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- verde urbano
- áreas verdes
- industrial
- tecnología



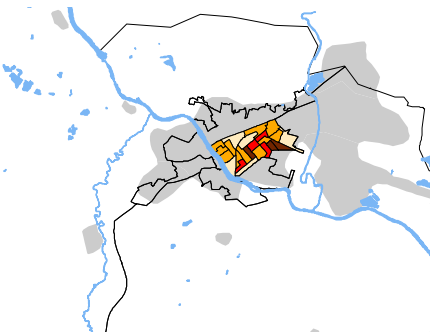
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico



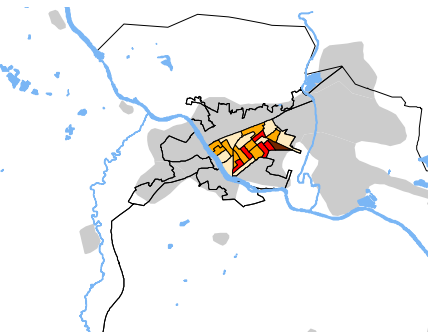
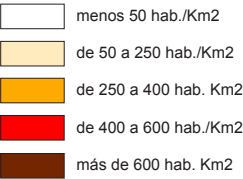
- polígonos industriales
- edificios industriales

arriba:
Infraestructuras
e:1:60.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

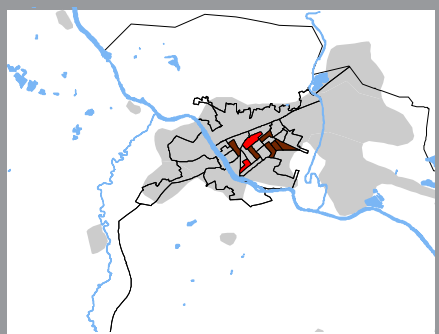
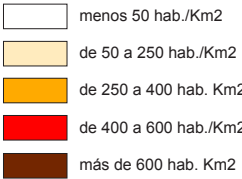
abajo:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1:60.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



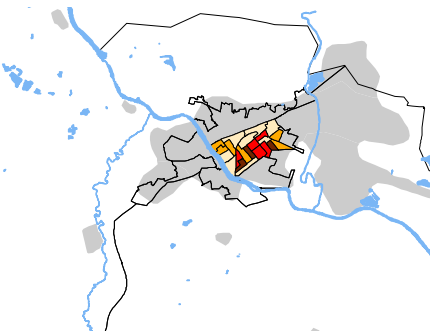
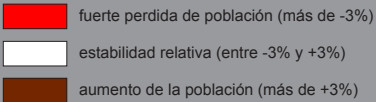
DENSIDAD 2008



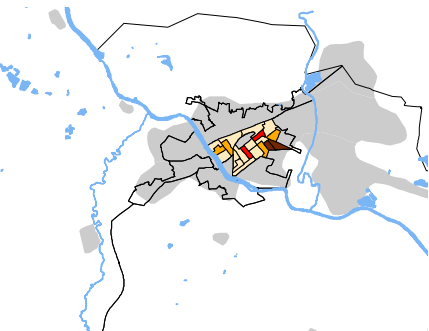
DENSIDAD 2001



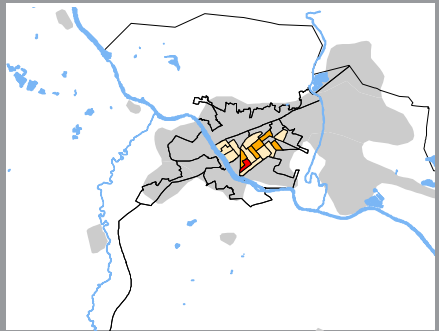
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



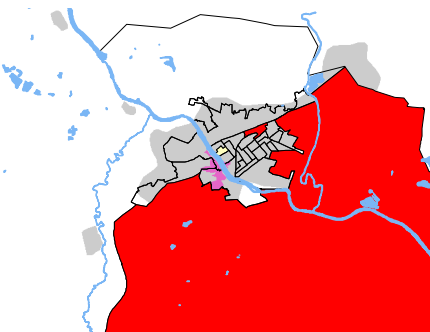
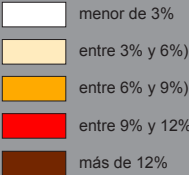
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



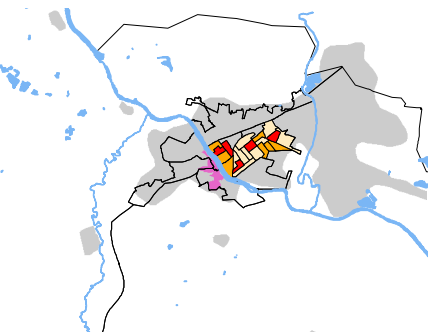
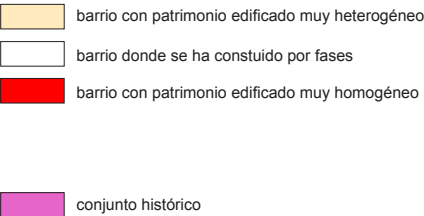
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



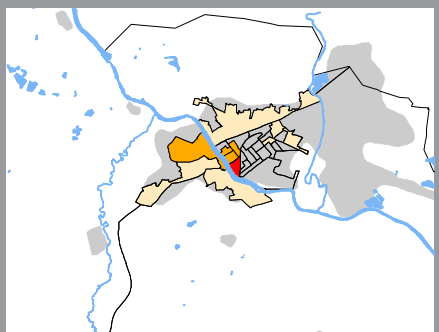
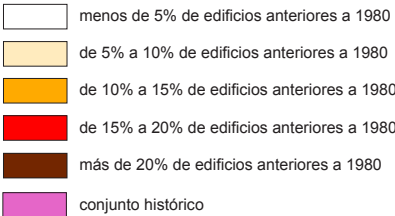
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

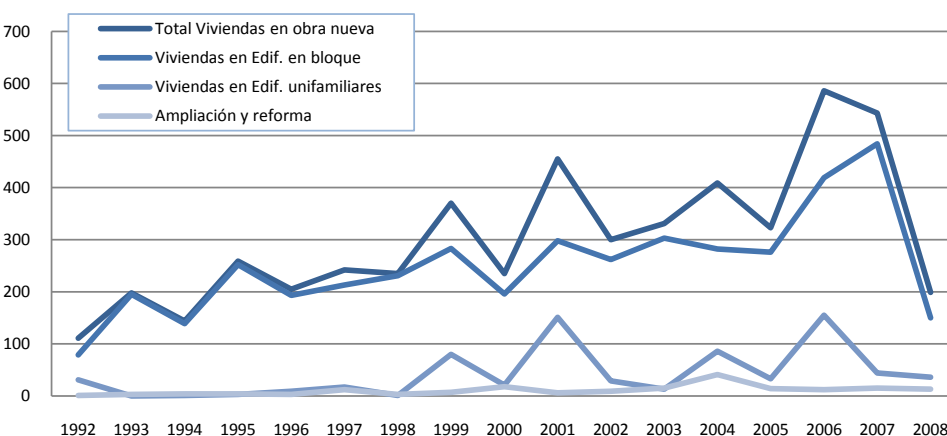
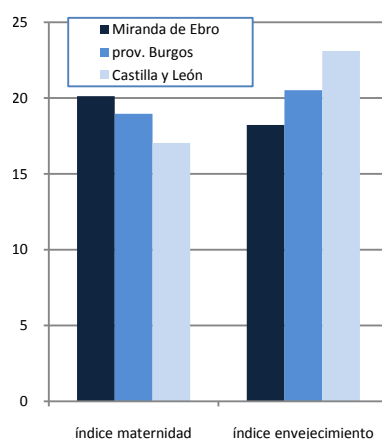
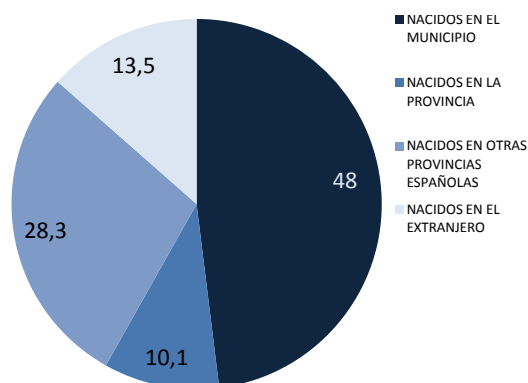
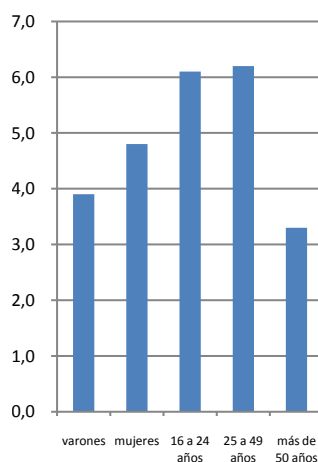
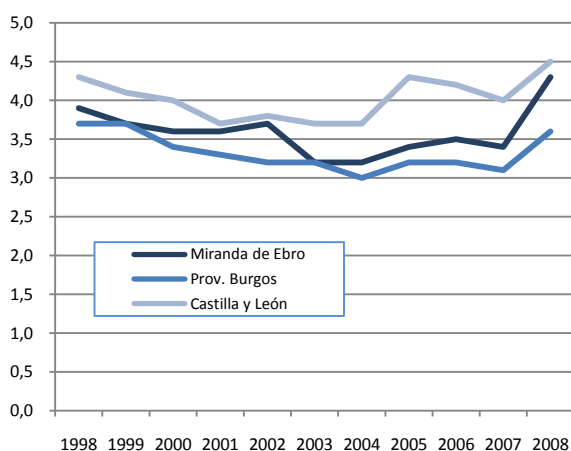
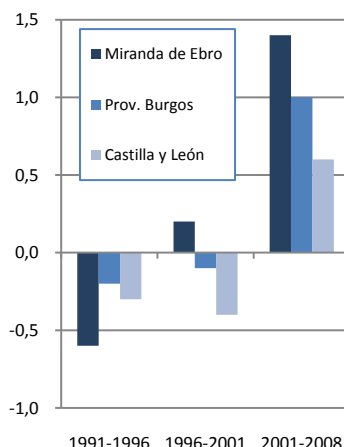
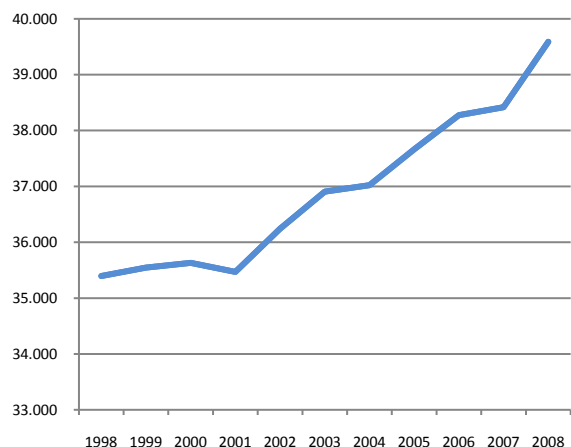


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)





EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

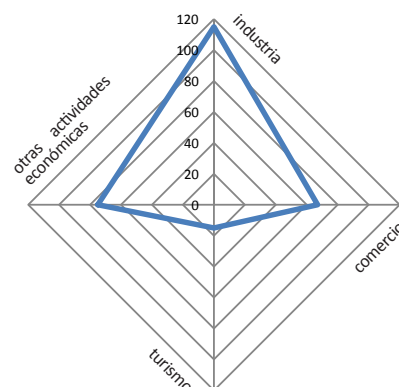
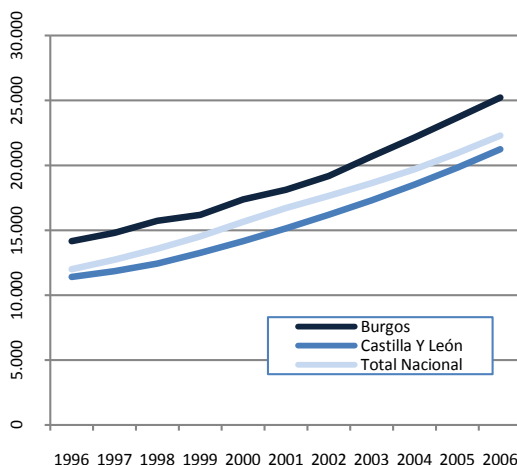
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



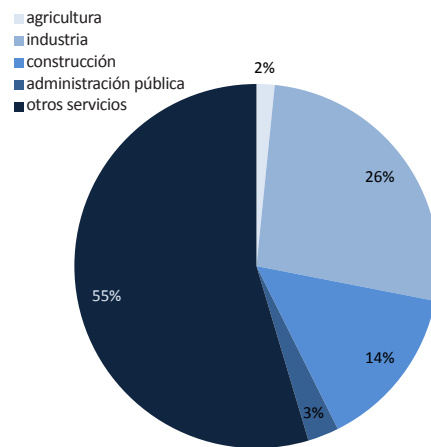
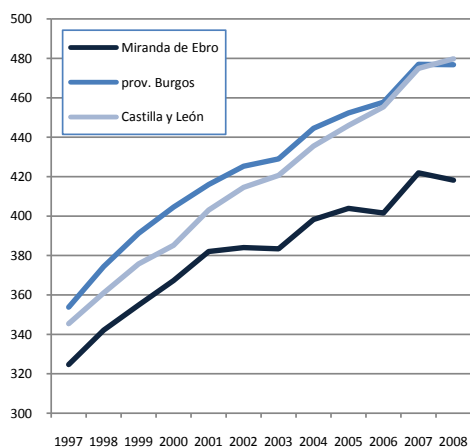
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

MIRANDA DE EBRO

MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO / PEQUEÑO

La posición fronteriza de Miranda de Ebro entre Castilla y León, el País Vasco y La Rioja, y su vinculación con el Corredor del Ebro han favorecido la caracterización industrial de la ciudad, complementada por un sector servicios y un importante sector comercial, derivados de su centralidad regional. Esto se aprecia en sus índices, con preponderancia del industrial, pero acompañado con valores significativos en el ámbito comercial y en otras actividades económicas. Los porcentajes de afiliación a la Seguridad Social, manifiestan un sector servicios similar al de las grandes capitales, con altos valores en industria y construcción.

Estos valores económicos favorables son la base sobre la que se asienta una dinámica demográfica positiva. El crecimiento de la población, muy superior a las medias provincial y regional, viene favorecido por los índices de maternidad, superior a la media regional, y de envejecimiento, inferior en este caso, y por una inmigración alta, que se refleja en los altos porcentajes de residentes en el municipio, tanto de nacidos en el extranjero, como de los provenientes de la propia provincia y de España.

Miranda de Ebro cumple bien las características de la categoría de "Modern / Little / Industrial Centre", una pequeña ciudad industrial en la que no hay que olvidar su papel de centro subregional de servicios, y el potencial de su posición favorable en un entorno amplio.

LEÓN

León, principal ciudad del Norte de la Comunidad Autónoma y al pie de la montaña Cantábrica, es cabecera de una provincia de gran tamaño relativo (15.570 km²) y complejidad. La riqueza y diversidad del territorio provincial conviven con su reciente evolución demográfica, con pérdida de población (583.930 habitantes en 1960, frente a los 500.200, del año 2008) y unas economías locales en constante lucha por consolidar actividades fuertes, sustituyendo las vacantes dejadas por los sectores en crisis (farmacéutico, minero, etc.). El área urbana de la ciudad, el Alfoz de León, con una población que alcanza en 2008 los 203.435 habitantes, ocupa, sobre todo, los municipios de Cuadros, Sariego, Villaquilambre, Valdefresno, Santovenia de la Valduncina, Onzonilla, Villaturiel, Chozas de Abajo, San Andrés del Rabanedo y Valverde de la Virgen, además del municipio capital.

León es la única capital de Castilla y León cuya morfología urbana está vinculada a un “ensanche de población” homogéneo. Aunque tardío, este “ensanche” da cuenta del vigor económico de la ciudad en la primera mitad del siglo XX: una ciudad de perfil burgués que fue posible gracias al sustrato de una economía local no sólo burocrática, sino también industrial y terrateniente. Hoy León sigue siendo una ciudad vigorosa con facetas complementarias: centro de servicios, una sólida Universidad, su potencial cultural y turístico, asociado tanto a su monumentalidad como a su arraigo en el Camino de Santiago... A ello hay que sumarle un perfil comercial consolidado y un sistema de equipamientos cada vez más moderno y eficiente, a la vez que la ciudad no renuncia a mantener su pulso industrial. León cuenta hoy con proyectos urbanos atractivos, como el asociado al espacio ferroviario (con un nuevo Palacio de Congresos) y a los centros de I+D en desarrollo. Su alfoz, en ebullición, se caracteriza por municipios cada vez más relevantes, entre los que destaca San Andrés del Rabanedo.

La ciudad de León, anclada en el encuentro del Corredor de la Plata y del Camino de Santiago, puede mirar hacia delante con sólidas expectativas. No obstante, León es la única capital de provincia española de más de 100.000 habitantes que no dispone de conexión directa por autovía con el sistema de grandes ejes de transporte. La disponibilidad por la ciudad de dos vías de estas características es engañosa, ya que si bien ambas tienen su origen en sus inmediaciones, la conexión con los grandes ejes de transporte es costosa. Las previsiones de estructuración territorial apuntan a la recuperación a largo plazo de la funcionalidad del tradicional eje transversal peninsular (carretera N-120), y del eje norte-sur o Ruta de La Plata, complemento del corredor hacia Asturias y hoy estructurado por la AP-66.

La ciudad de León es también un centro de primer orden en el transporte ferroviario, con vías en proceso de modernización y con herencias del pasado minero de la provincia. Las propuestas de estructuración territorial del sistema ferroviario nacional mantienen a León como nodo central para las comunicaciones del norte y extremo noroeste peninsular.

LEÓN

Centro Regional de Servicios Públicos

Código INE: 24089

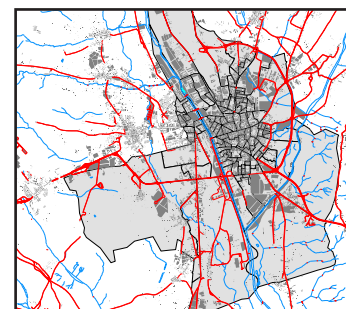
Superficie: 39 km²

Población 2008: 135.119 hab

Densidad 2008: 3.460 hab/km²

Altitud núcleo principal:

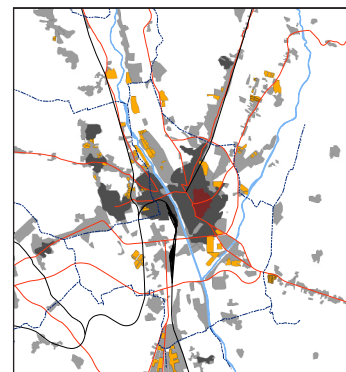
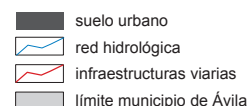
838 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico

e:1:225.000

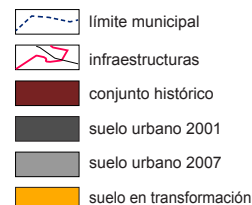
[Fuente: elaboración IUU] 2009



Mapa crecimiento urbano 2001-

2007

[Fuente: elaboración IUU]

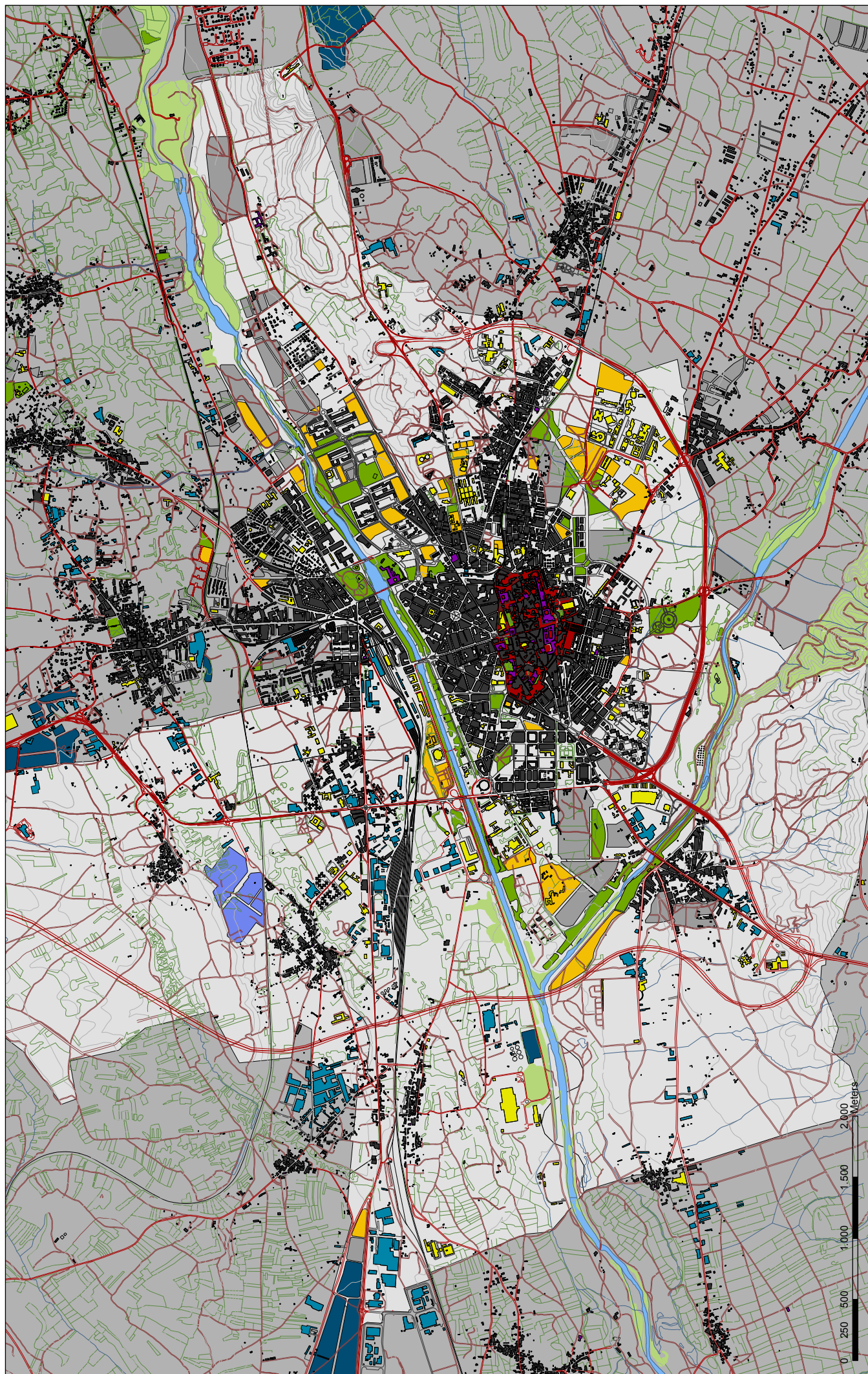


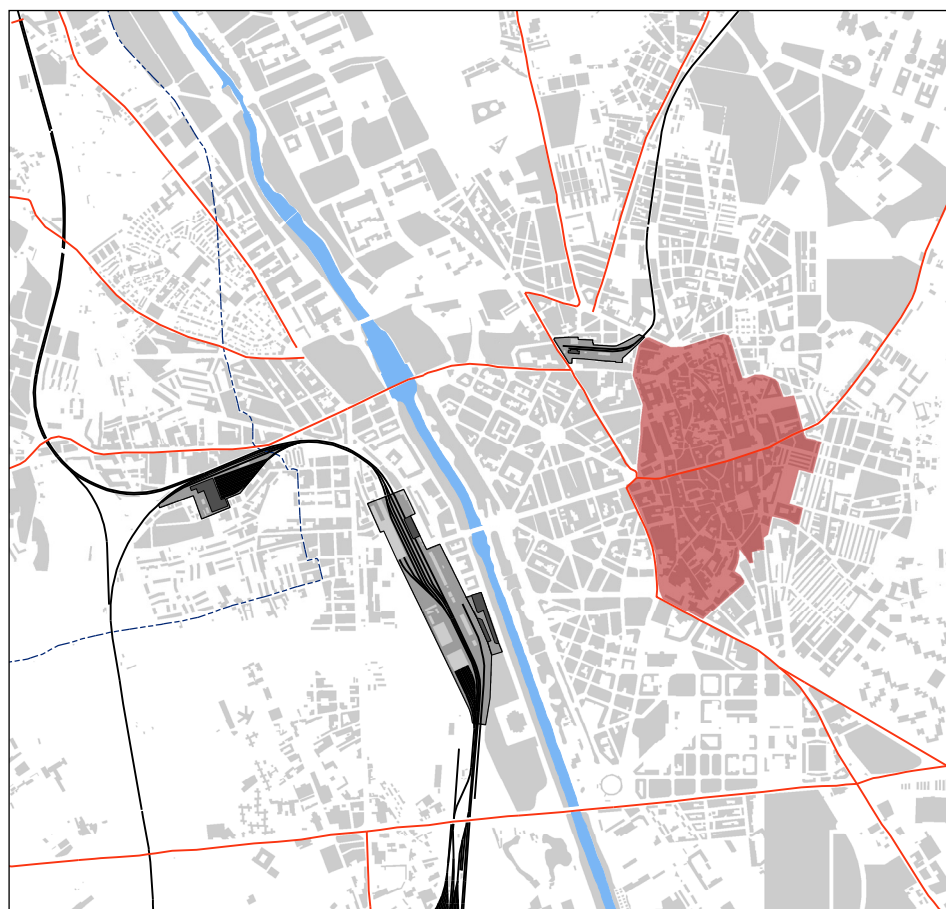
Estructura urbana. Ortofoto

e:1:90.000

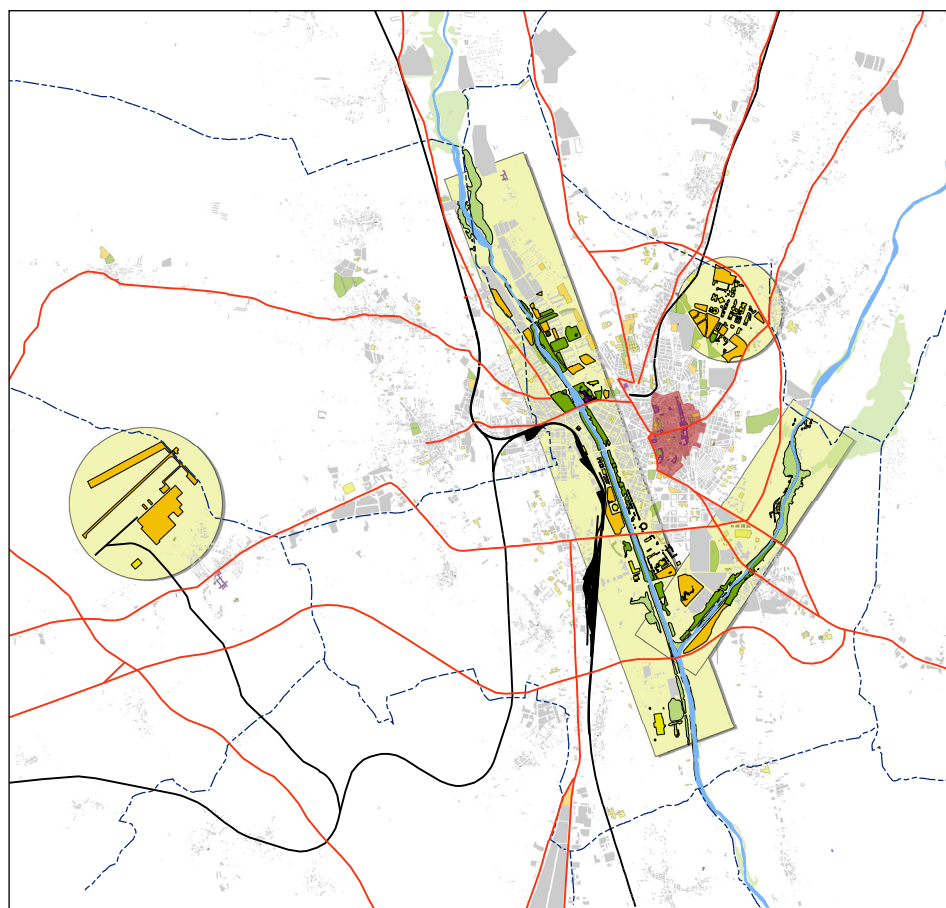
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007







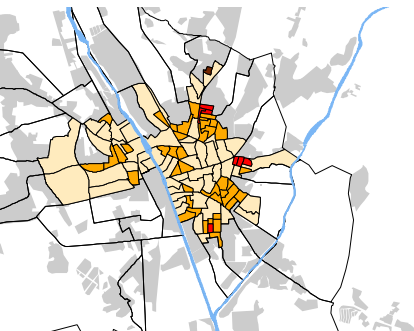
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- áreas estaciones
- estación



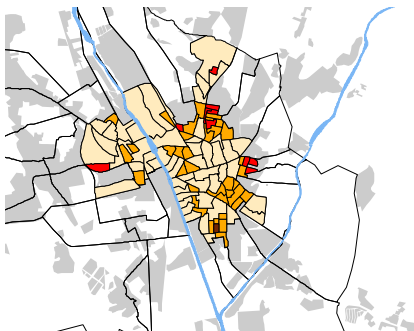
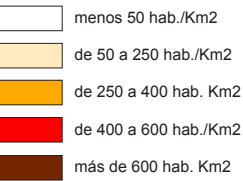
- equipamientos
- verde urbano
- sistemas de equipamientos

arriba:
Influencia de las infraestructuras en
la morfología urbana de León
e:1:30.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

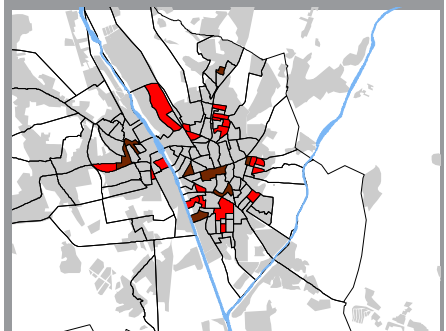
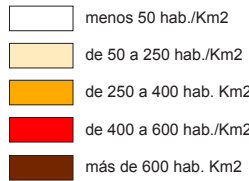
abajo:
Sistemas de equipamientos y verde
urbano en el área urbana
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



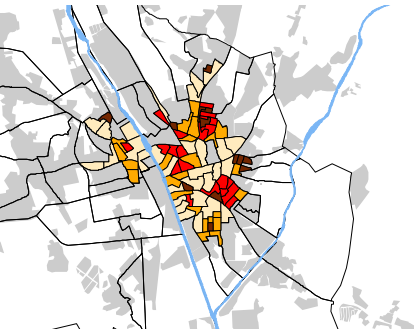
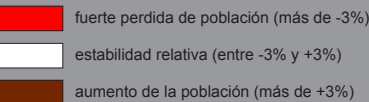
DENSIDAD 2008



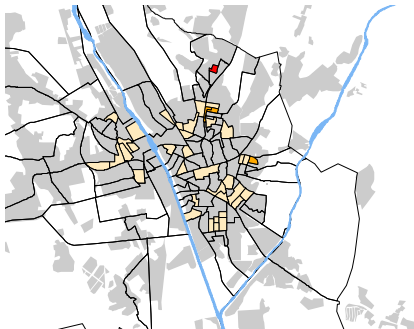
DENSIDAD 2001



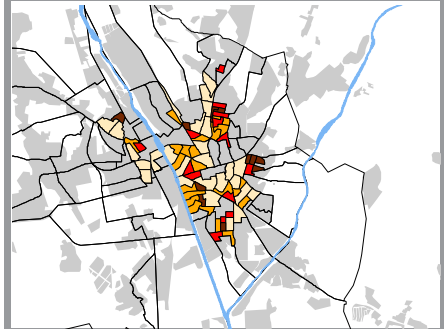
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



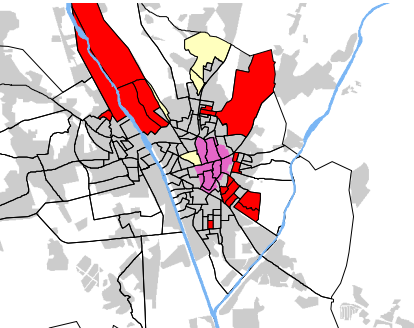
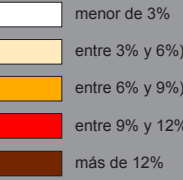
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



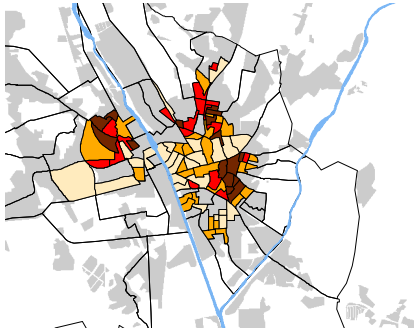
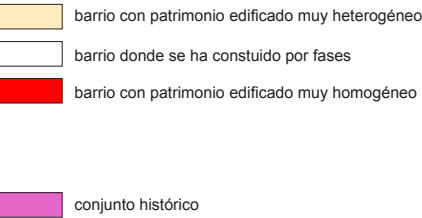
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



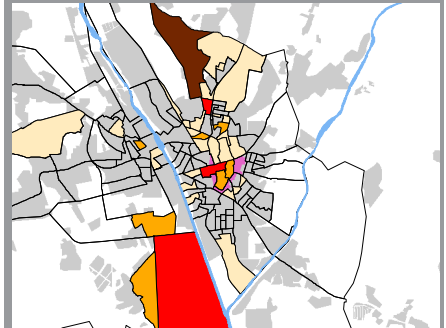
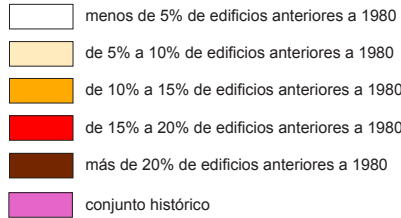
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

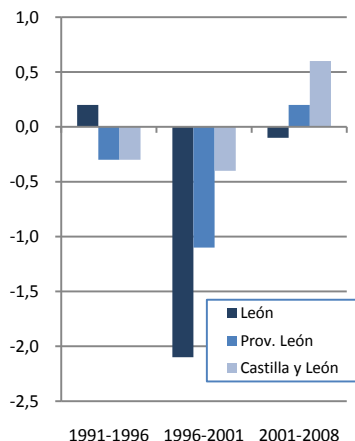
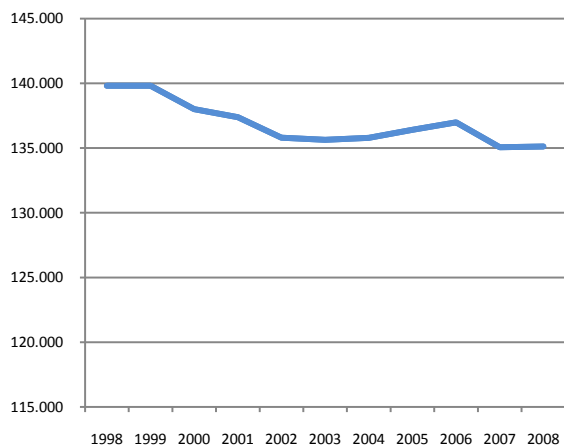


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

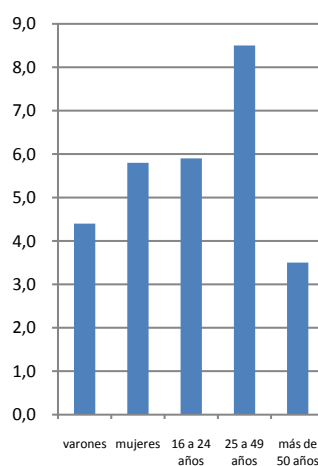
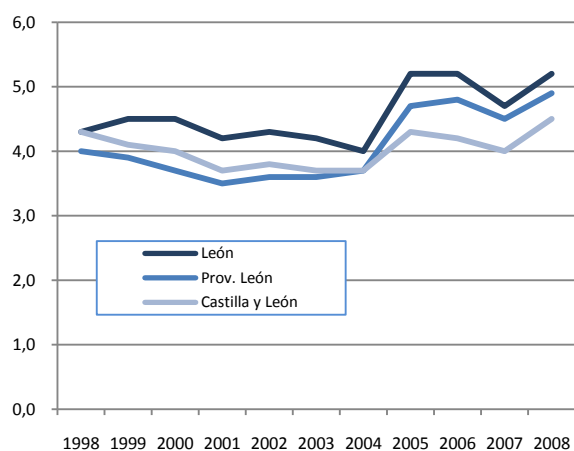




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

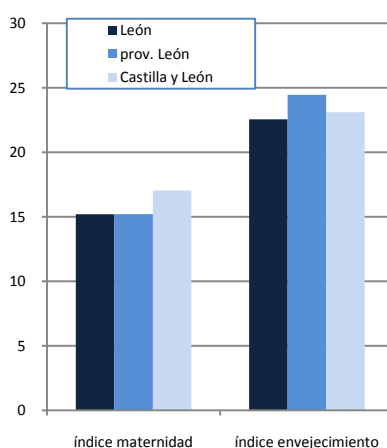
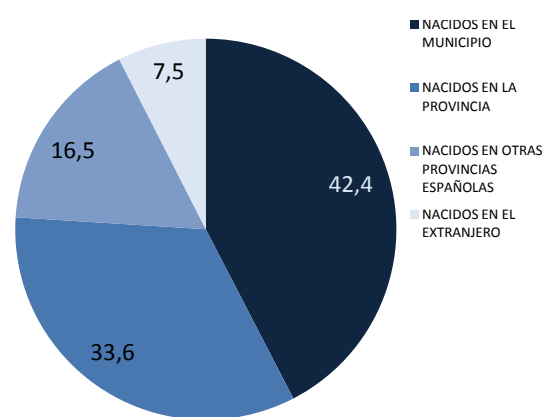
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

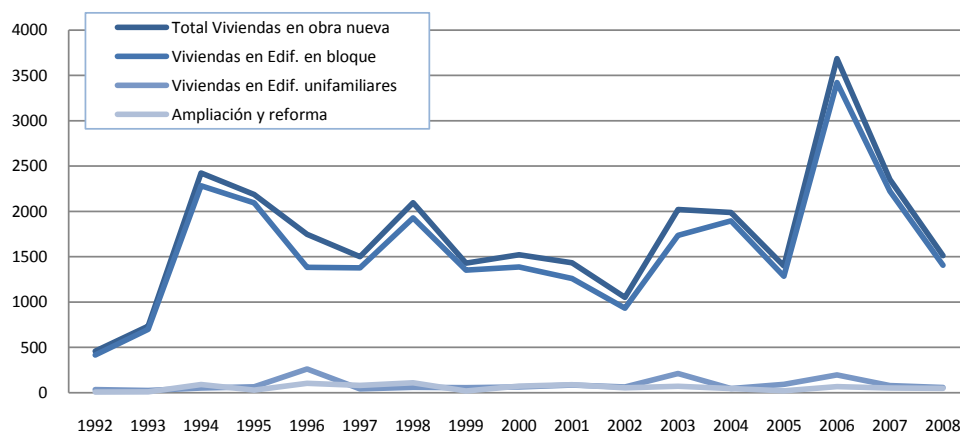
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

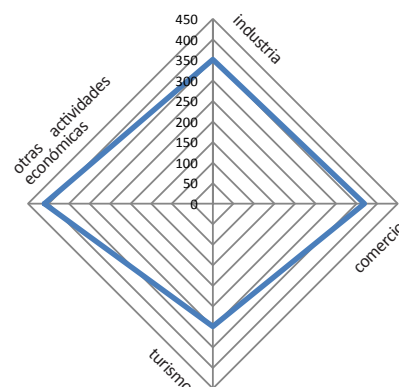
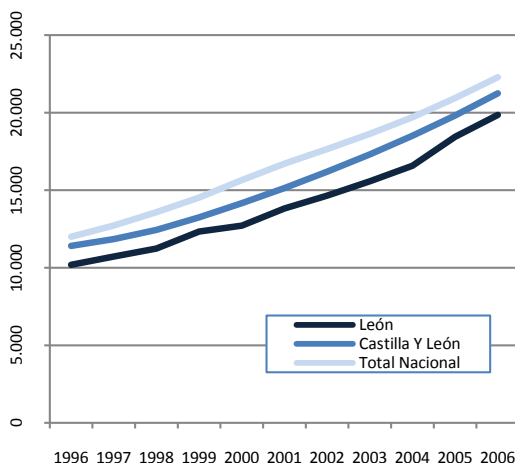
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



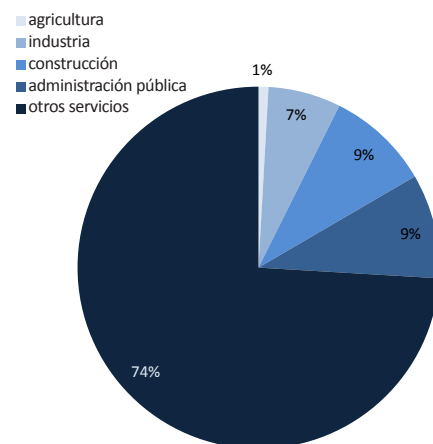
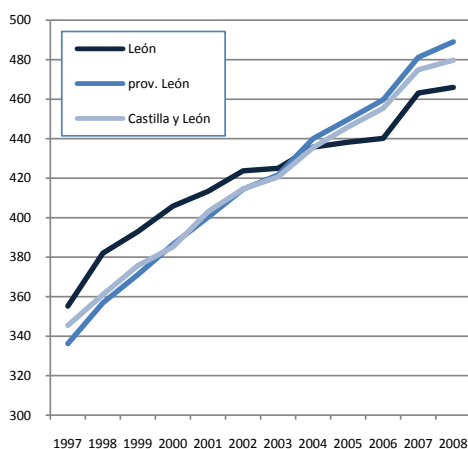
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana LEÓN

REGIONAL PUBLIC SERVICES CENTRE - CENTRO REGIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS

El municipio de León soporta pérdidas demográficas desde los años '90, aunque ha frenado significativamente este proceso. Su índice de envejecimiento es alto, similar al del conjunto de la Comunidad Autónoma (en general las ciudades, fuera del ámbito rural, lo tienen inferior) y un índice de maternidad bajo, inferior al regional. Ello no ayuda a consolidar la recuperación, sobre todo en un marco territorial de alfoz expansivo. El paro es superior al regional. Sorprende la escasa rehabilitación activada en el parque de viviendas. El porcentaje de residentes nacidos en el municipio, un 42,3%, contrasta frente al alto porcentaje de inmigrantes provenientes de la provincia.

Insistimos en que mientras el municipio pierde población, el alfoz lo gana –como sucede en San Andrés del Rabanedo o Navatejera–, y el saldo demográfico general del área urbana resulta positivo.

Este crecimiento del alfoz en su conjunto explica los índices de actividad económica, en general positivos, reflejo del esfuerzo por consolidar actividades fuertes que sustituyan sectores con problemas. Otro buen dato es el potencial turístico, soportado por índices en crecimiento, fieles al atractivo de la ciudad y a su riqueza histórica y monumental. Los nuevos equipamientos que se están desarrollando en la ciudad, y los ya en funcionamiento, acentúan dicho factor.

Destacan los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social en el sector servicios, con un 9% en la administración pública. Ello favorece la definición de León como “Regional Public Services Centre”, un centro regional de servicios públicos donde no hay que olvidar el peso de una sólida Universidad, cada vez más competitiva.

SAN ANDRÉS DEL RABANEDO

El municipio de San Andrés del Rabanedo se encuentra enclavado en la zona central de la provincia de León, en la comarca de Tierras de León, formando su territorio parte del alfoz de la ciudad de León. Con una población de 30.217 habitantes distribuidos sobre una extensión de 64,84 km², es el tercer municipio más poblado de la provincia tras León y Ponferrada, con una gran complejidad de asentamientos. Complejidad que confluye en la propia ciudad de León, comportándose como un barrio consolidado de la misma.

Efectivamente, San Andrés del Rabanedo es un municipio cuya eclosión urbana reciente está estrechamente asociada a su proximidad con la ciudad de León, en la otra orilla del Bernesga, con su núcleo central poco después de cruzar el Puente de San Marcos, sin "solución de continuidad" con el tejido urbano de la capital. La presencia del ferrocarril y el complejo de vías preexistentes ha condicionado el crecimiento urbano.

El municipio se caracteriza por un espacio urbano polinuclear, donde destacan el Barrio de Pinilla (donde se produce la continuidad indicada) y los núcleos de San Andrés, Ferral del Bernesga, Villabalter y Trobajo del Camino. Ni siquiera el acceso de la N-120 (León-Astorga) tiene capacidad para estructurar el sistema construido profundamente heterogéneo, a lo que también contribuye el trazado ferroviario.

El perfil de San Andrés del Rabanedo es el de un área residencial, cuya proximidad a León evita su consideración de ciudad satélite o ciudad dormitorio. A ello también contribuye la presencia de actividad industrial-comercial entre la N-120 y la AP-71, hacia Astorga, alrededor de un punto de gran accesibilidad, el cruce de la LE-30 y la Autovía de la Plata (A-66). El desafío que asume San Andrés en los últimos años es el de consolidar su crecimiento reciente con coherencia y plantear un futuro urbanístico más equilibrado y estable.

SAN ANDRÉS DEL RABANEDO

Ciudad Satélite

Código INE: 24142

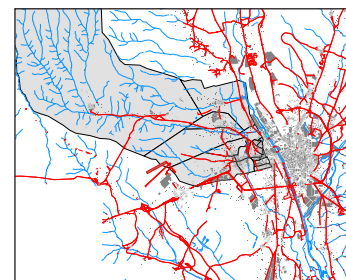
Superficie: 65 km²

Población 2008: 30.217 hab

Densidad 2008: 446 hab./km²

Altitud núcleo principal:

850 m (SIE JCyL)

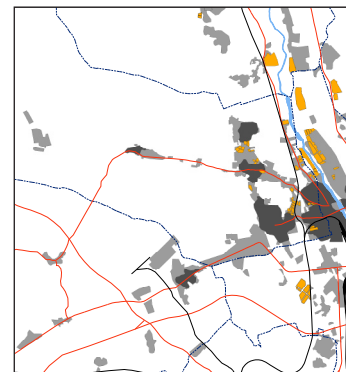


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

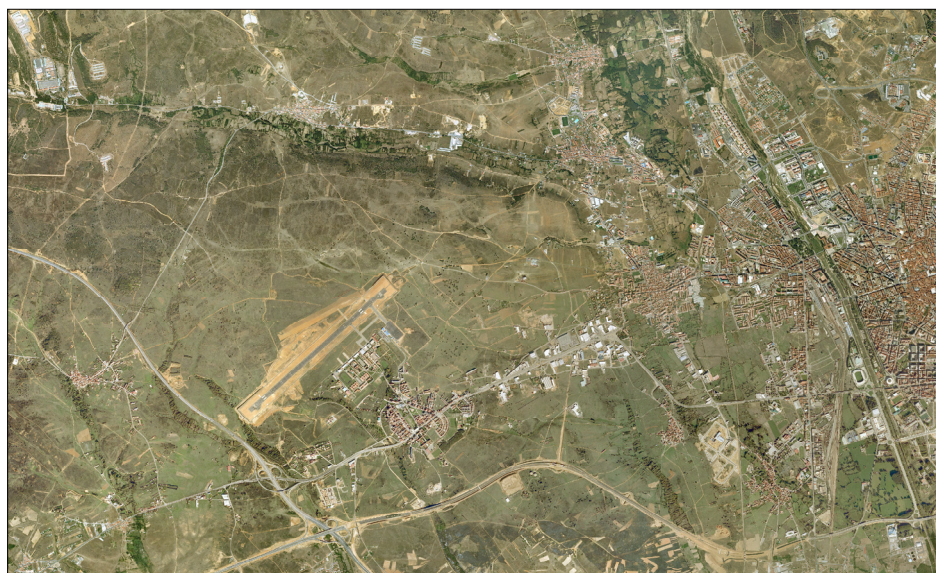
[Fuente: elaboración IUU]

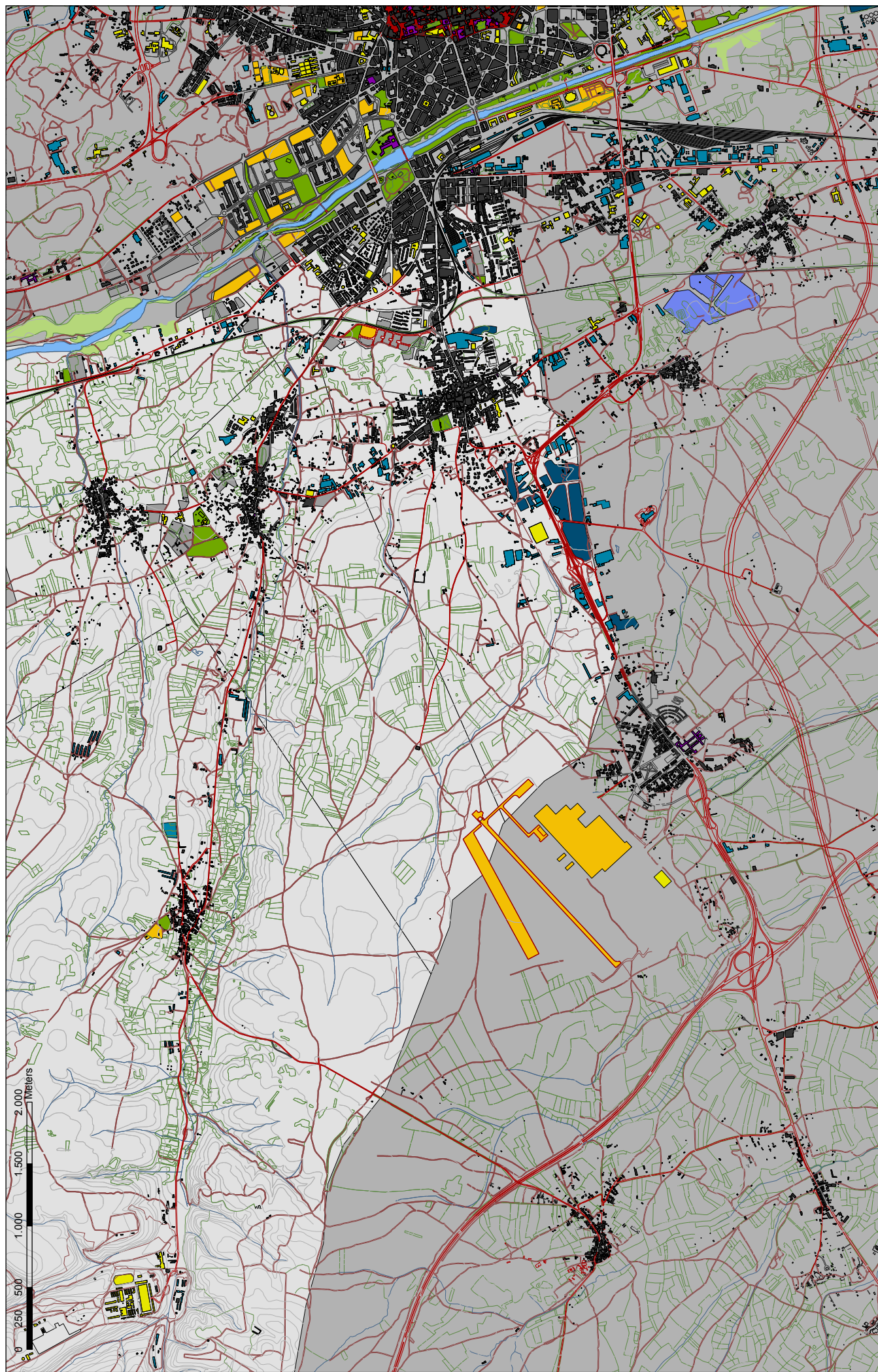
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

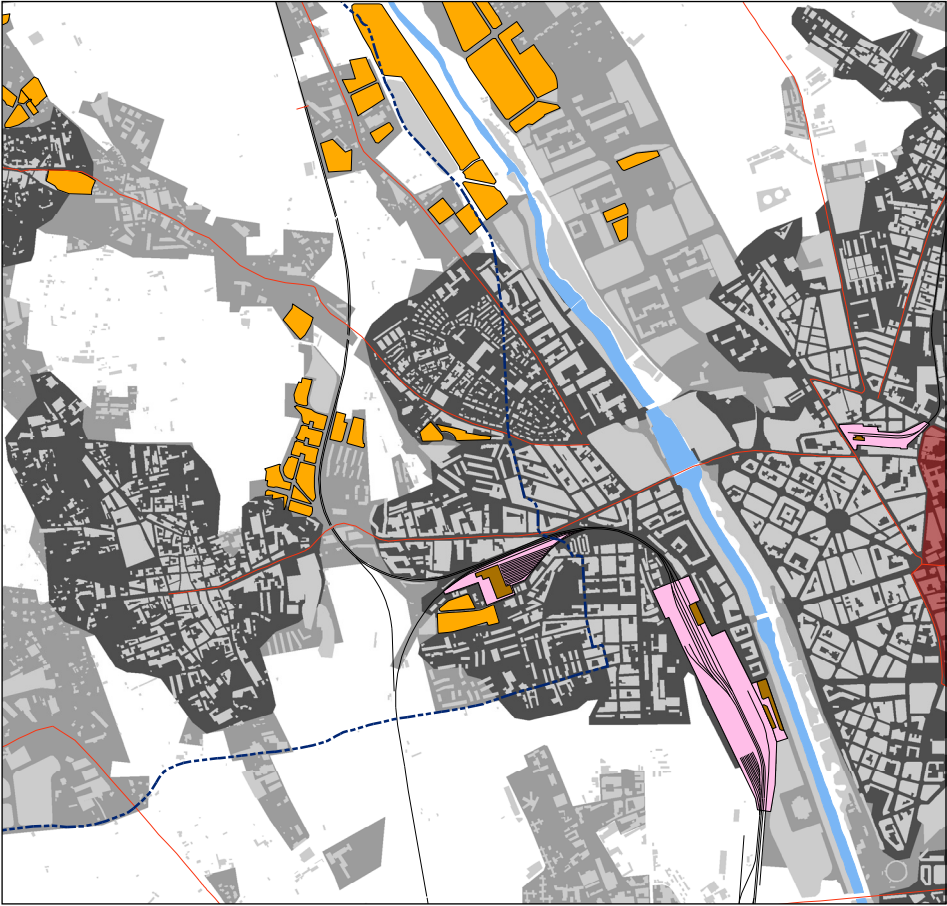
Estructura urbana. Ortofoto

e:1:90.000

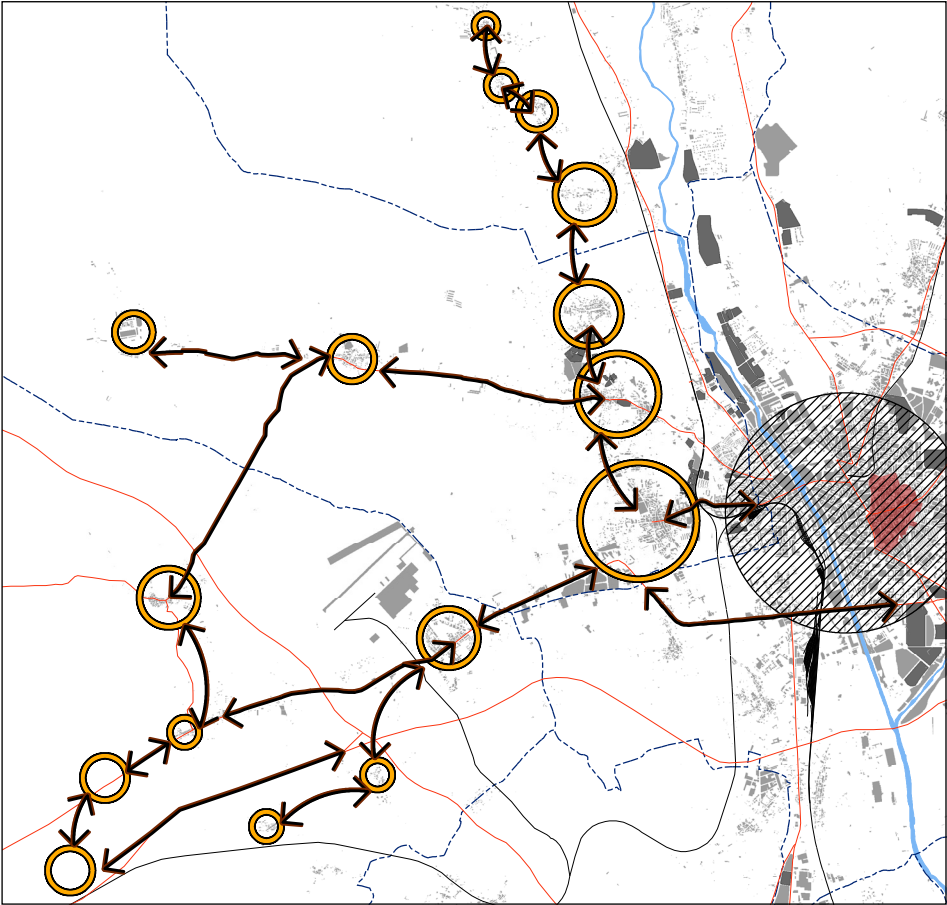
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007







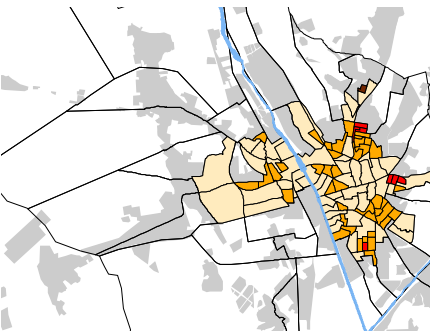
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- equipamientos
- área estación
- estación



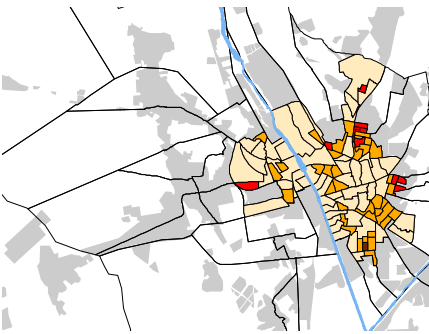
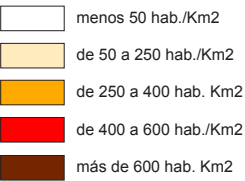
- núcleo central
- núcleos de población
- interacciones

arriba:
Influencia de las infraestructuras
en la morfología urbana
e:1:30.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

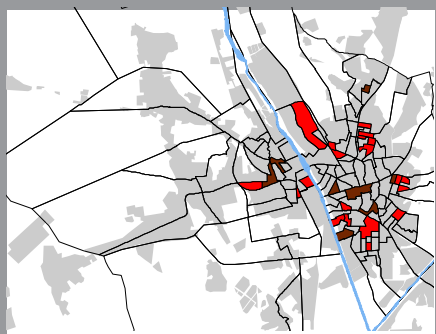
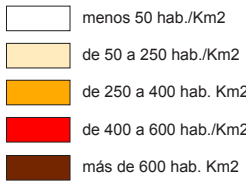
abajo:
Realidad polinuclear
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



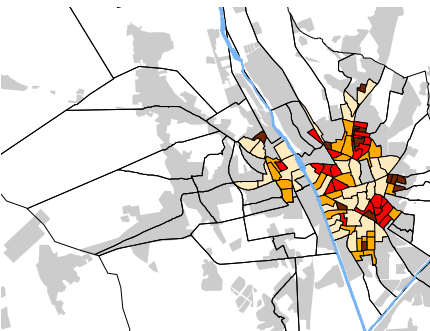
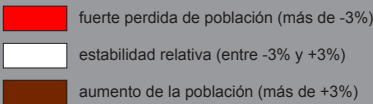
DENSIDAD 2008



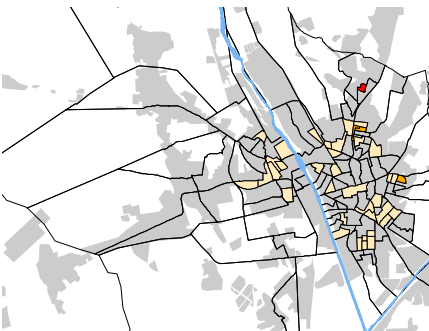
DENSIDAD 2001



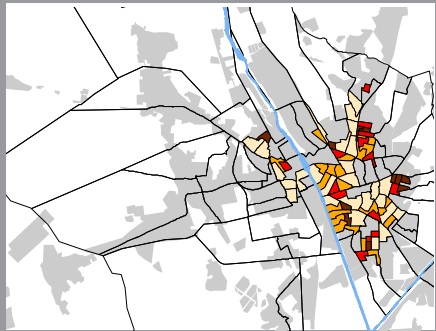
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



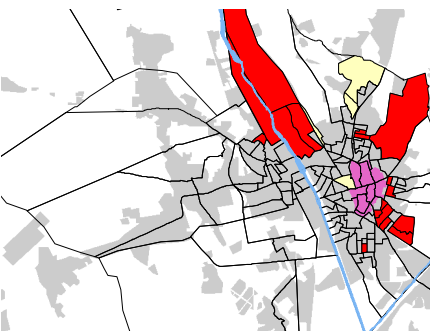
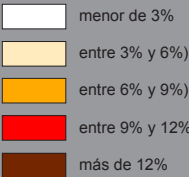
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



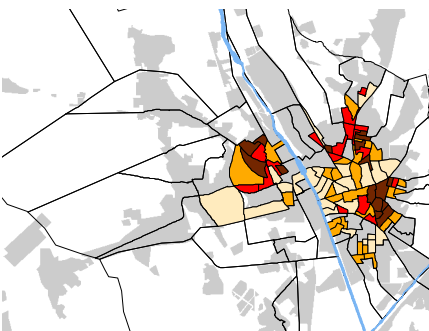
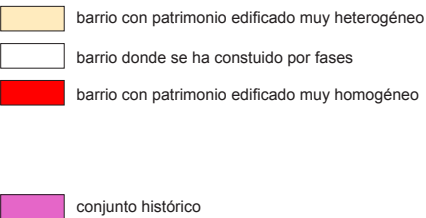
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



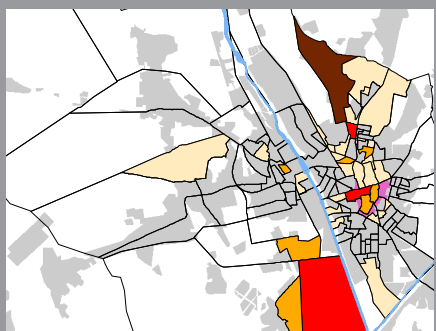
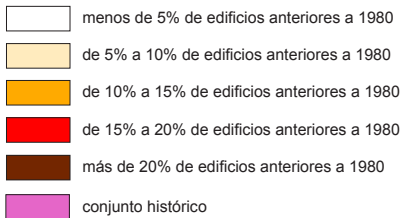
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

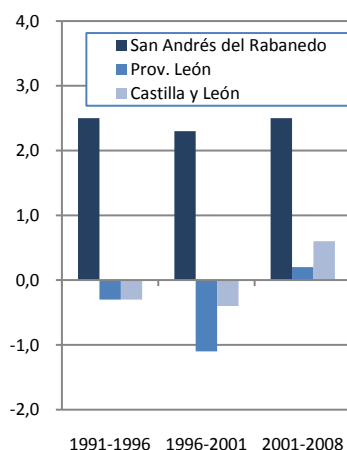
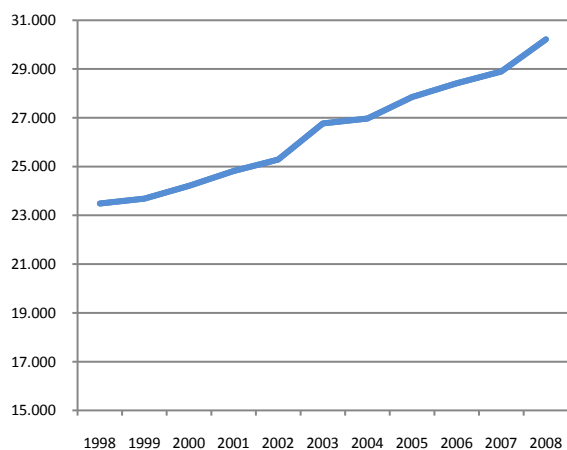


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

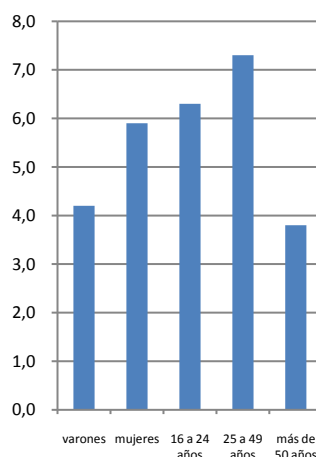
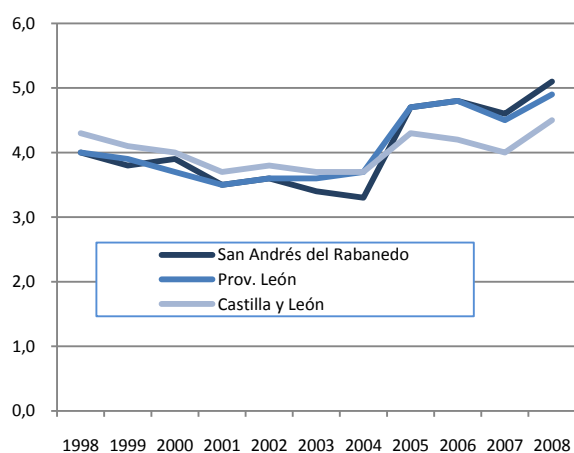




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

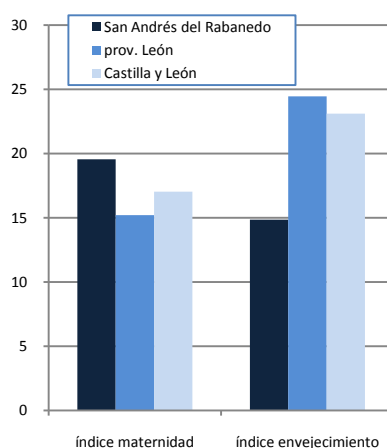
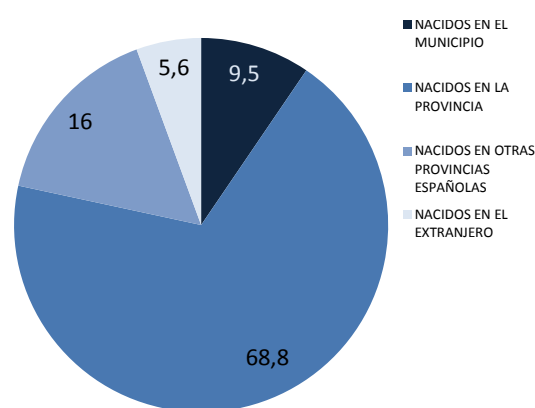
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

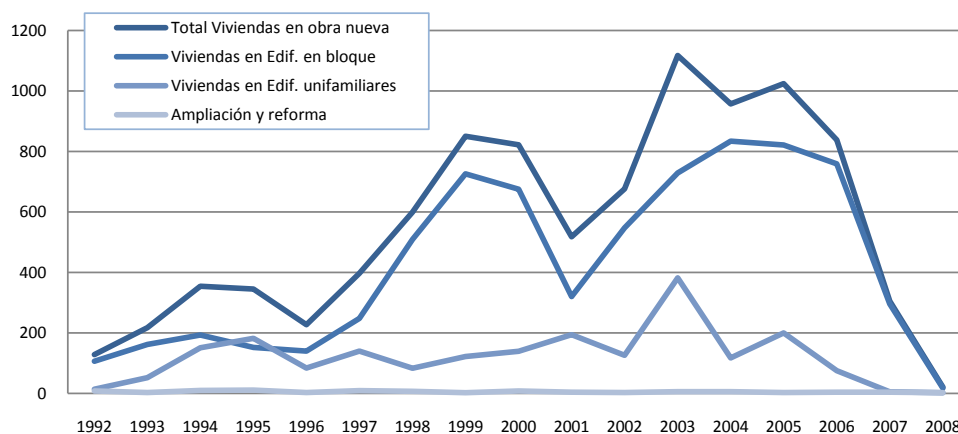
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



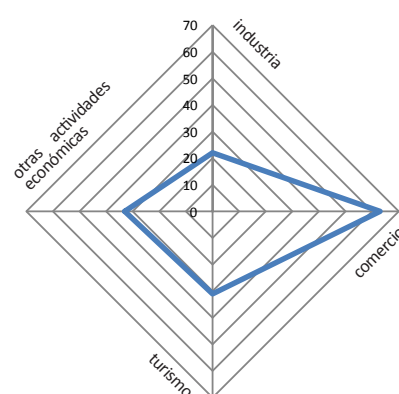
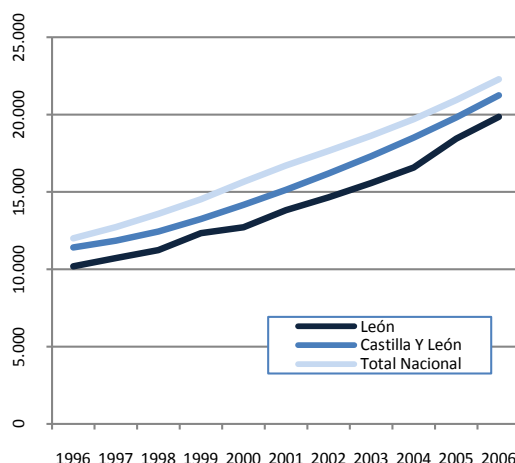
CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006
[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

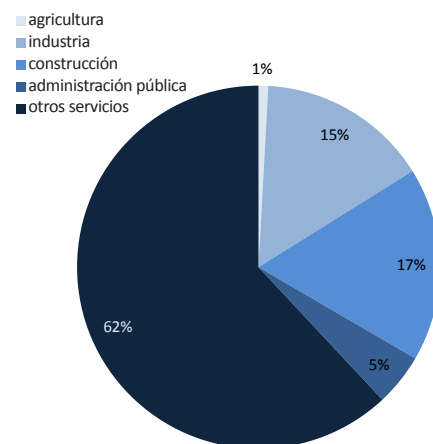
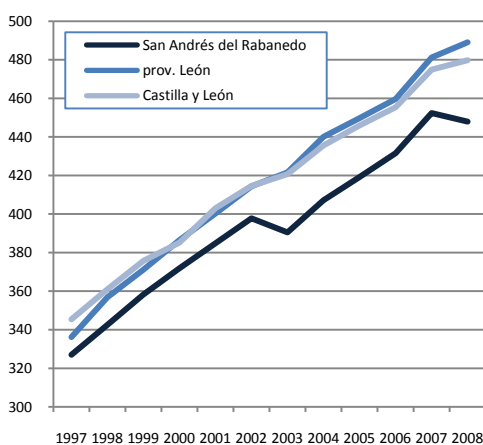
der: Índice de actividades económicas. 2008
[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008
[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008
[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana SAN ANDRÉS DEL RABANEDO SATELLITE TOWN - CIUDAD SATELITE

El crecimiento reciente de San Andrés del Rabanedo, el segundo más alto de las ciudades de Castilla y León, está directamente relacionado por su relación con León. No obstante, no todos los núcleos urbanos del municipio de San Andrés han crecido por igual, influyendo en ello su proximidad a la capital y las propias posibilidades de crecimiento, coartadas en algunos casos por los trazados ferroviarios.

Con ello, aunque San Andrés del Rabanedo es un municipio polinuclear, con características muy diferentes, se ha incluido el municipio dentro de la categoría de "Satellite Towns". Más allá de su contigüidad con León –el núcleo de San Andrés comparte el barrio de Pinilla con la capital–, la evolución demográfica es característica de esta tipología: un crecimiento de población muy alto derivado de un alto índice de maternidad, un bajo índice de envejecimiento y una espectacular capacidad de atracción de inmigrantes, con cerca del 70% de la población proveniente del entorno provincial, y con sólo un 9.5% oriundos del municipio. Este aumento en la población va unido a la construcción de nueva vivienda en cantidades muy próximas a las de ciudades mayores.

Lejos de lo realmente característico de esta tipología, hay una baja relación de vehículos por cada 1000 habitantes, inferior a las medias provincial y regional. Las ciudades satélite están vinculadas a un alto número de desplazamientos en vehículo propio, sobre todo para llegar al lugar de trabajo, pero la cercanía de San Andrés con León, y su alta actividad industrial y comercial –con una tasas de paro cercana a la media provincial– modifican radicalmente este indicador.

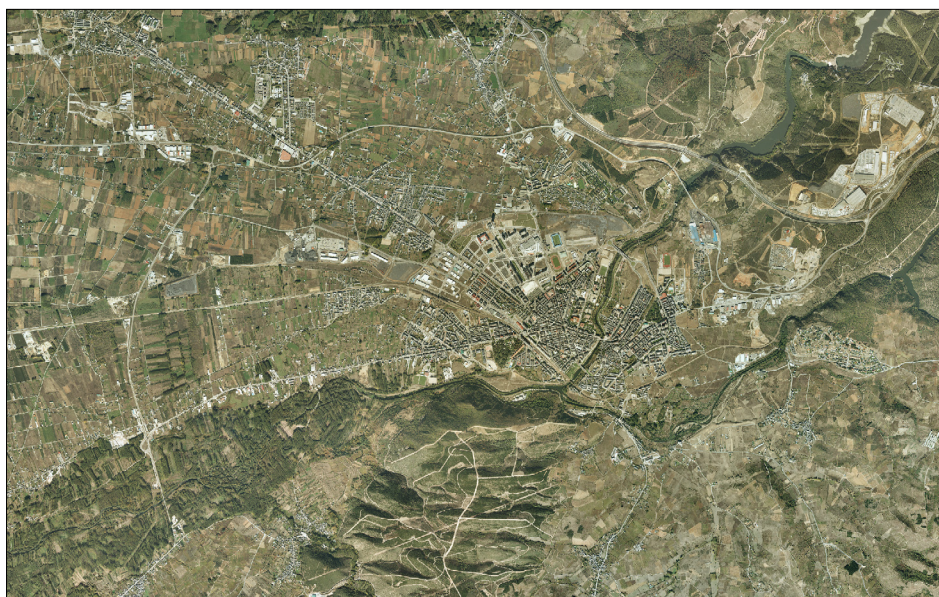
PONFERRADA

En el corazón del Bierzo, Ponferrada es una ciudad vigorosa y compleja, de marcado perfil industrial. El pasado minero, asociado hoy casi exclusivamente a la MSP, y las incertidumbres del sector energético –las cercanas centrales de Compostilla–, se mezclan con la vitalidad de un cluster de actividad apoyado en numerosas empresas de tamaño medio y pequeño. El desarrollo urbano reciente –barrio de “La Rosaleda”– está marcado por la voluntad de trabajar en su corazón el sistema polinuclear de asentamientos urbanos preexistente. Efectivamente, Ponferrada es un municipio extenso, con más de 30 núcleos de población, algunos de ellos muy valiosos y con gran diversidad, desde los montes de Compludo o el Valle del Silencio hasta las Vegas del Sil. La actividad agropecuaria se mantiene, a veces renovada como en las laderas fértiles de viñedos, y se mezcla complejamente con instalaciones industriales, talleres, espacios residenciales, cursos de agua y espacios arbolados.

Junto a la ciudad templaria y sus ensanches continuos, un tridente de carreteras que parte de la Plaza de Lazurtegui, en el corazón de la Puebla, estructura un complejo tejido urbano, enlazando con los barrios y pueblos del entorno. La antigua Nacional VI, la carretera de Asturias y la carretera de Orense, determinan este abanico de expansión de la ciudad. La N-VI/A-6, que discurre más o menos en paralelo al Camino de Santiago, es el eje central de transporte que da accesibilidad a este territorio y que conecta Ponferrada con Astorga y León al Este y con Galicia al Oeste. Además, la C-631 conecta con Asturias por Villablino, y la cada vez más importante N-536/N-120 conecta con Orense y Portugal. Sin embargo en la comarca hay un tradicional déficit de accesibilidad transversal –perpendicular a la N-VI– y de conectividad interna, haciendo a veces difíciles las conexiones interiores, casi siempre saturadas por el tráfico local. Es importante insistir en que tanto el Bierzo como el propio municipio de Ponferrada son realidades urbanas polinucleares, con poblamiento disperso y una mezcla de usos del suelo muy rica.

El municipio de Ponferrada cuenta con una gran diversidad de instalaciones y polígonos industriales, en algunos casos con accesos ferroviarios y en otros más ligados a la autovía, espacios que conviven con áreas industriales fuera del municipio, de tal forma que puede considerarse la industria en Ponferrada como una realidad funcional, un clúster asociado a una variedad de actividades.

El perfil industrial se complementa con un esfuerzo reciente de introducir mayor diversidad en la actividad económica local. Prueba de ello es el Campus Universitario, el arraigo turístico al Camino de Santiago y los esfuerzos por consolidar en la ciudad un espacio logístico intermodal, habilitando un amplio espacio junto al ferrocarril que permita aprovechar la ventaja de su posición en el corredor de la A-6. El municipio, en su trabajo por dotar de mayor estructura y equilibrio a un espacio urbano tan complejo, ha activado diferentes proyectos complementarios, buscando colmar vacíos y mejorar los servicios locales.



PONFERRADA Centro Industrial Moderno / Mediano

Código INE: 24115

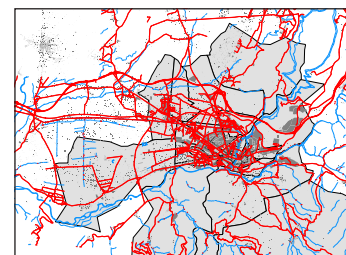
Superficie: 283 km²

Población 2008: 67.969 hab

Densidad 2008: 236 hab/km²

Altitud núcleo principal:

510 m (SIE JCyL)

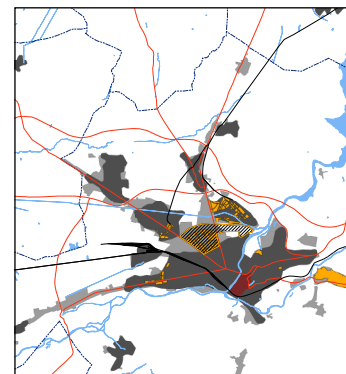


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

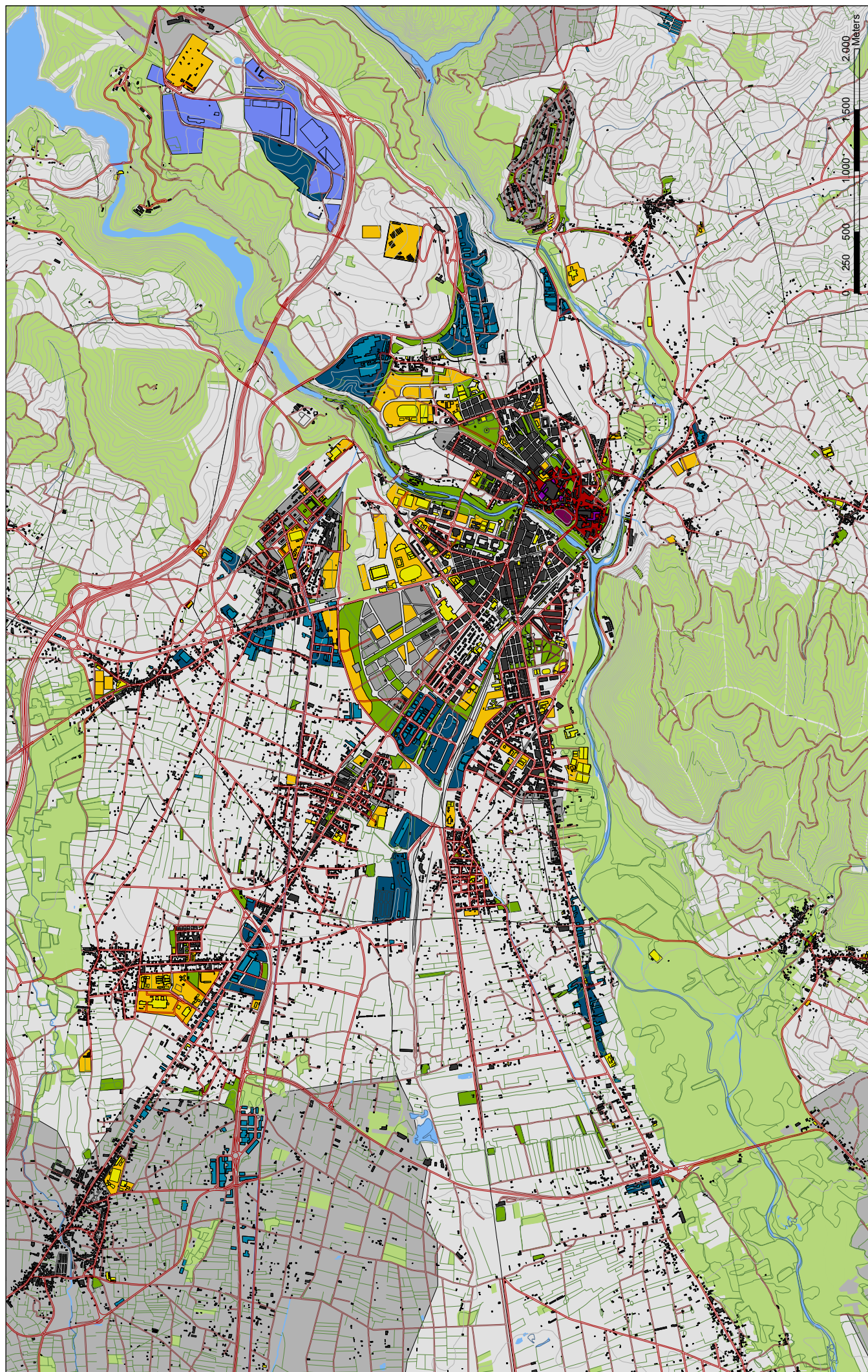
[Fuente: elaboración IUU]

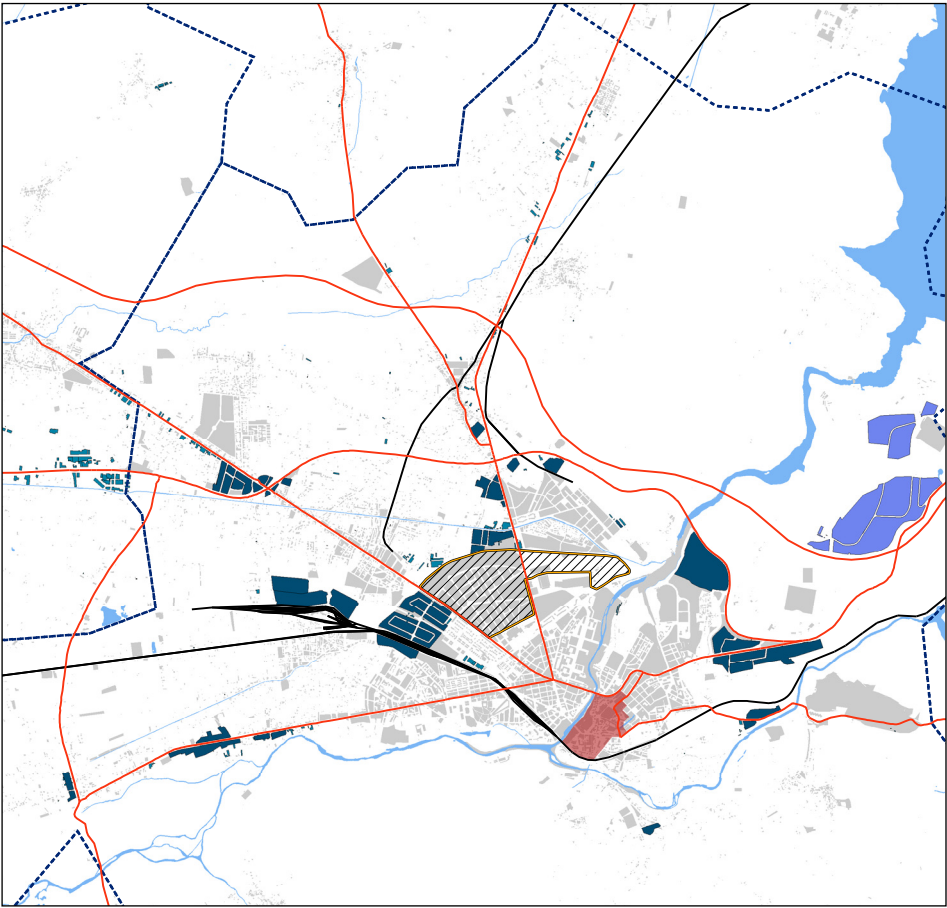
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofoto

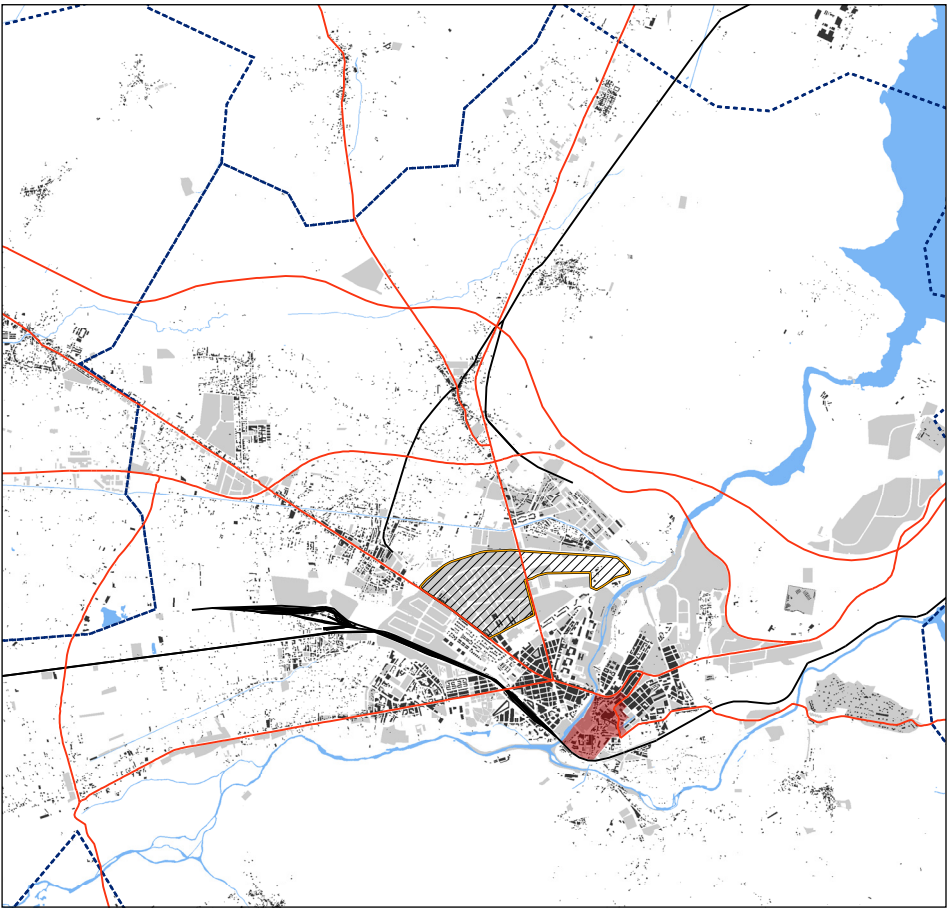
e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007





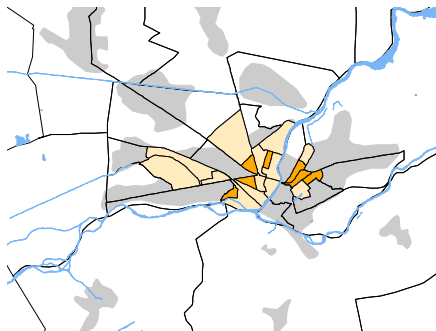
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- área de desarrollo según PGOU
- polígonos industriales
- edificios industriales
- polígonos tecnológicos



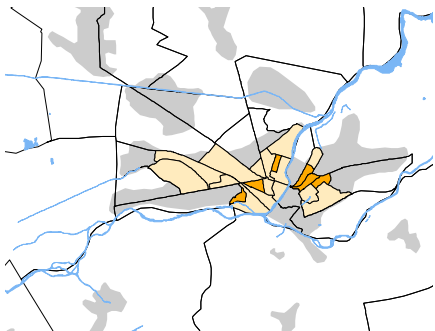
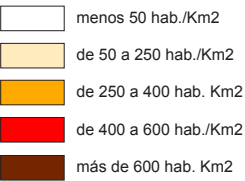
- conjunto histórico
- área de desarrollo según PGOU
- tejido residencial

arriba:
Áreas productivas y polígonos industriales
e:1:80.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

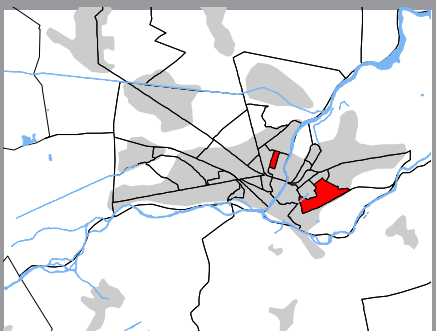
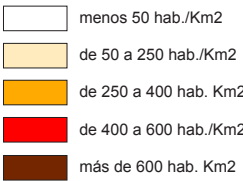
abajo:
Tejido residencial
e:1:80.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



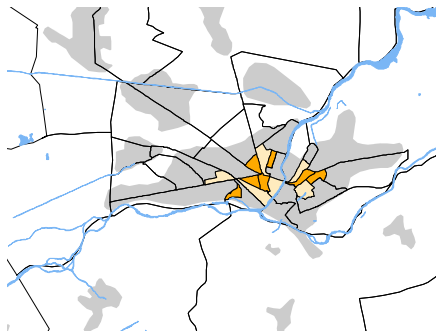
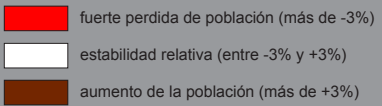
DENSIDAD 2008



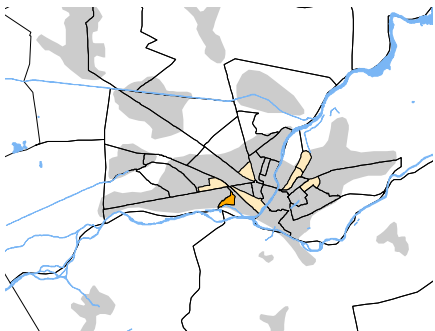
DENSIDAD 2001



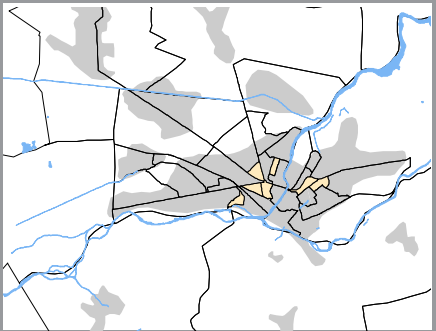
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



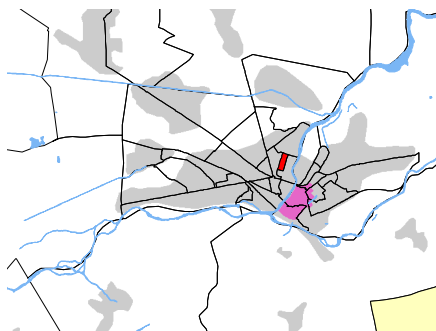
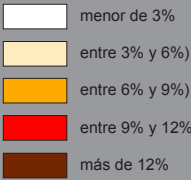
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



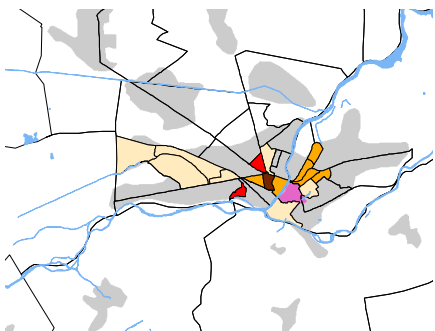
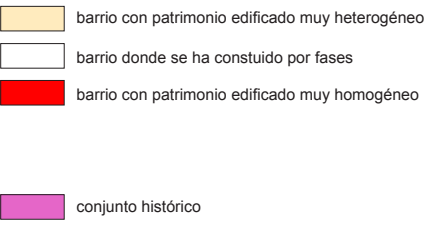
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



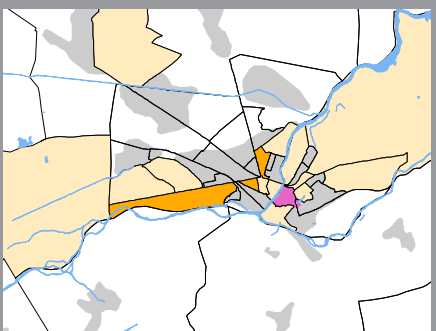
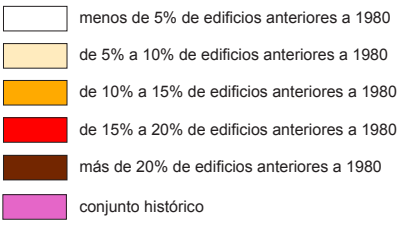
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

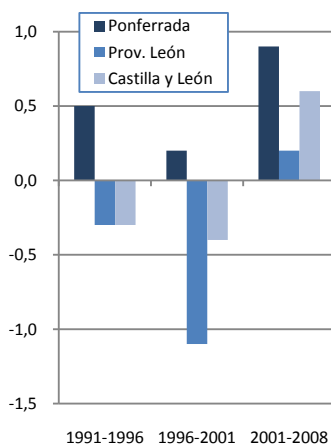
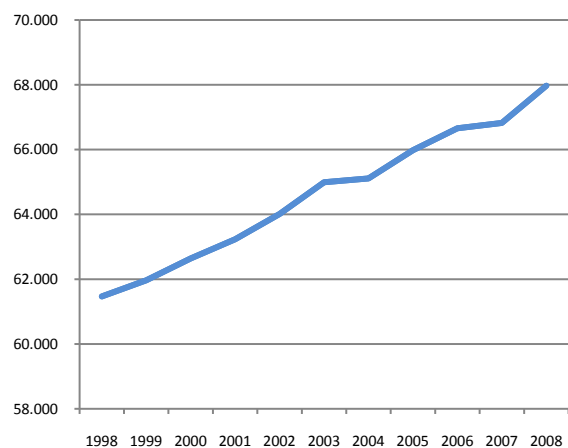


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

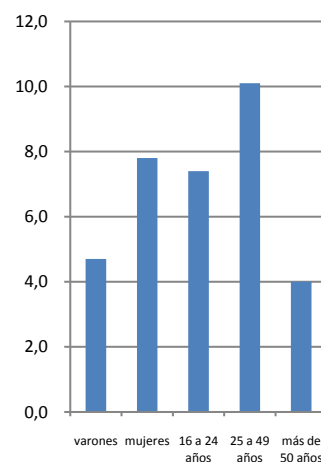
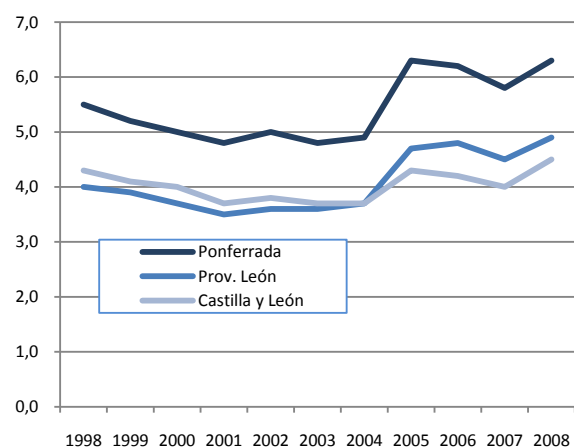




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

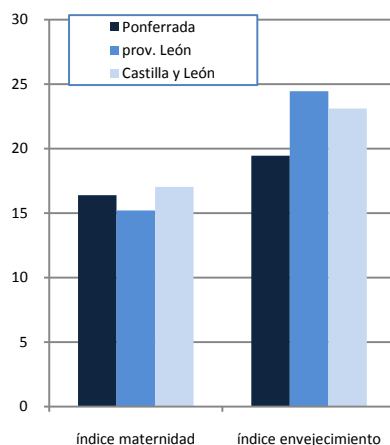
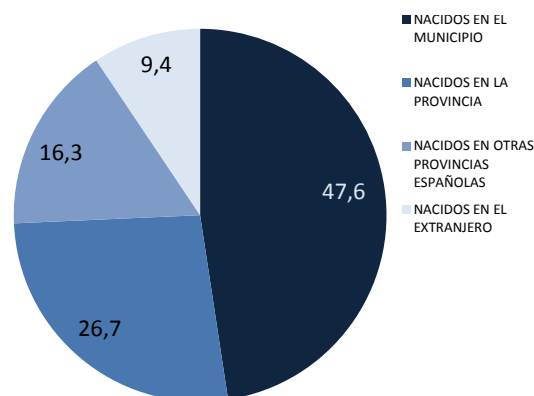
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

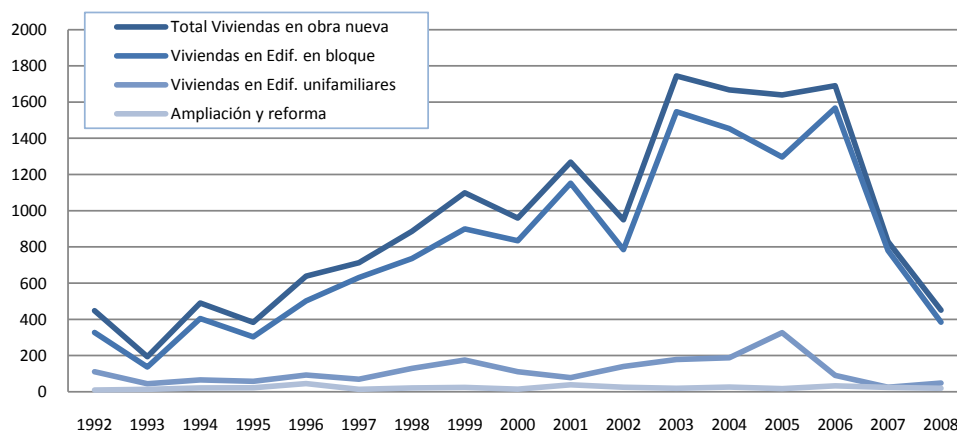
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

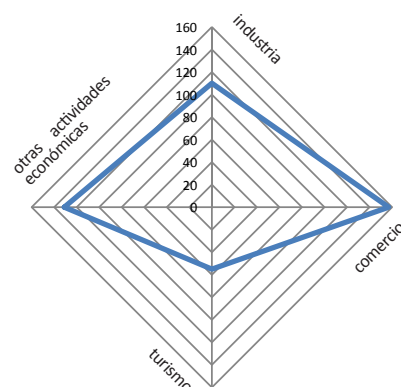
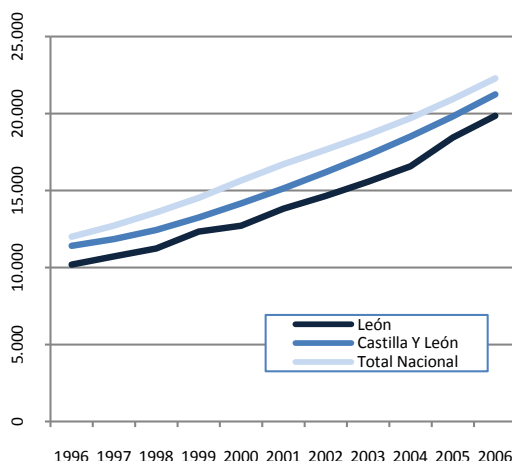
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



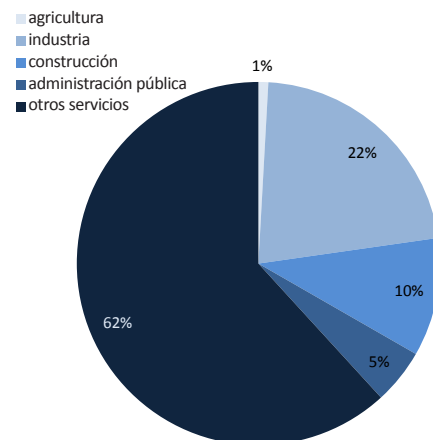
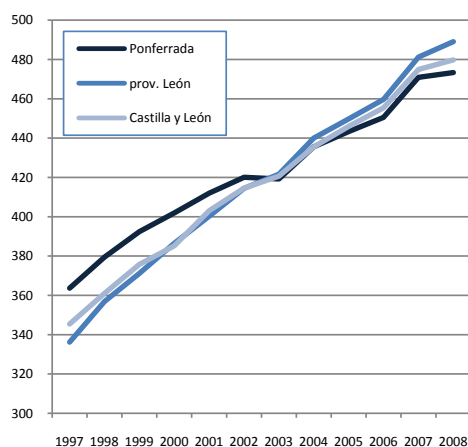
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

PONFERRADA

MODERN / MEDIUM / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO / MEDIANO

Ponferrada ha sido incluida dentro de la categoría de “Modern / Medium / Industrial Centre”. Como tal “centro industrial moderno”, destacan los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social residentes en el municipio, asociados a los sectores de la industria y la construcción. Frente a este dato, claramente caracterizador del perfil industrial de la ciudad, llama la atención el bajo índice industrial, 110 en el informe de La Caixa, en principio extraño si se compara con otras ciudades de la Comunidad, como Aranda de Duero o Miranda de Ebro. Esto se debe al desarrollo del llamado “cinturón industrial de Ponferrada -El Bierzo”, que se extiende desde Toral de los Vados, hasta Bembibre y Torre del Bierzo-Vilela, y que ha descentralizado la industria del municipio. Existen numerosos polígonos industriales en los alrededores de Ponferrada, a escasos kilómetros de su núcleo urbano, pero desarrollados en otros municipios, como sucede en el macropolígono de Cubillos del Sil, en el que participa el ayuntamiento de Ponferrada, en Camponaraya y Carracedo, o algo más alejados Cacabelos y Villadecanes. Con esto, Ponferrada es más que una ciudad industrial; es centro de una estructura funcional de alcance regional con un gran desarrollo asociado a muchas actividades, sin duda con sus fragilidades pero también con un enorme potencial apoyado por su posición entre Galicia y Castilla y León. Característica de una ciudad industrial es su fuerte desarrollo demográfico, con crecimientos superiores a la media nacional e índices de natalidad y envejecimiento favorables, una población en la que se aprecian altos porcentajes de inmigración, inicialmente de perfil local y generada desde su entorno inmediato. Característico también es, hoy, el paro, superior a las medias provincial y regional.

PALENCIA

Palencia, ciudad del Carrión justo antes de que este se encuentre con el río Pisuerga, es una capital de provincia mediana con una posición estratégica en el territorio regional. El corredor Valladolid-Palencia es el espacio industrial más relevante de la Comunidad Autónoma. El polo vallisoletano está complementado por el que ha surgido en el Sur de la capital palentina y que abarca otros municipios: Villamuriel, Venta de Baños, Magaz de Pisuerga y Dueñas. Espacio que se perfila como el centro logístico más importante de la región –programa CyLog– y que cuenta con industrias muy relevantes y consolidadas –Renault, Cementos Portland, Grupo Siro, etc. A la condición de capital administrativa de una provincia muy diversa, Palencia añade esta condición estratégica que puede definir su dinamismo en el futuro.

Mientras tanto y en los últimos años la ciudad ha mejorado sus infraestructuras y equipamientos, configurando un espacio urbano cada vez más equilibrado y comprometido, con gran potencial para ofrecer calidad de vida. Algunos proyectos, como el previsto para el ferrocarril, dependiente del trazado definitivo que adopte el AVE, son de trascendencia urbana y están directamente relacionados con las funciones territoriales de la ciudad, con su vinculación con Santander, Burgos, León y Valladolid. A esta condición de encrucijada de la ciudad puede añadirse una cultura local arraigada de interacción entre lo urbano y lo rural, siendo la provincia de Palencia, en su futuro inmediato, un verdadero campo de pruebas para la mejora de las estructuras rurales más frágiles, rehabilitando sus estructuras productivas, incluso desde el impulso de algunas infraestructuras territoriales históricas –Canal de Castilla, Camino de Santiago...–, de la reivindicación de comarcas singulares –Tierra de Campos, Campo de Aguilar– y de la recomposición de espacios desfavorecidos, como los de montaña.

En un ámbito más urbano, Palencia es una ciudad lineal, construida en torno –y condicionada por– el ferrocarril y el río Carrión. Tanto el Conjunto Histórico como los primeros crecimientos de la ciudad se desarrollan en el espacio que hoy se encuentra entre el río y la vías ferreas. Esta ciudad mixta contrasta con las nuevas expansiones que se llevan a cabo “al otro lado” de las vías o del río, muy especializadas. Hacia el Este, predomina la industria con algunos barrios obreros, y al Norte y Oeste, cruzando el río, surgen barrios residenciales.

El trazado del Canal de Castilla, que recorre el municipio paralelo al río Carrión por su margen derecha, acercándose al centro urbano con un ramal perpendicular que finaliza en una amplia dársena, genera espacios en la ciudad no del todo aprovechados. El Canal, muy valorado localmente, y los humedales que se han ido formando en los márgenes del Carrión, tienen un enorme valor ecológico y plantean un perfil todavía inédito de calidad para el futuro urbano.



PALENCIA

Centro Regional de Mercado / Mediano

Código INE: 34120

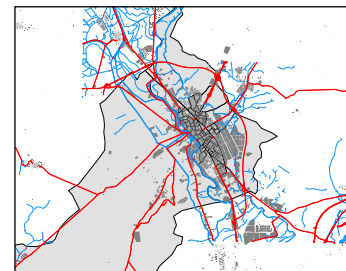
Superficie: 95 km²

Población 2008: 82.626 hab

Densidad 2008: 867 hab/km²

Altitud núcleo principal:

734 m (SIE JCyL)

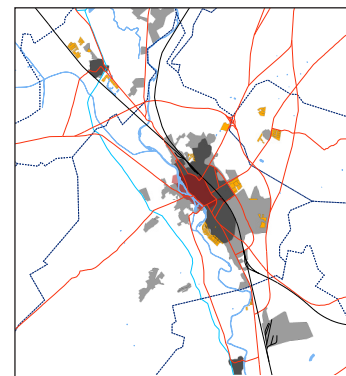


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

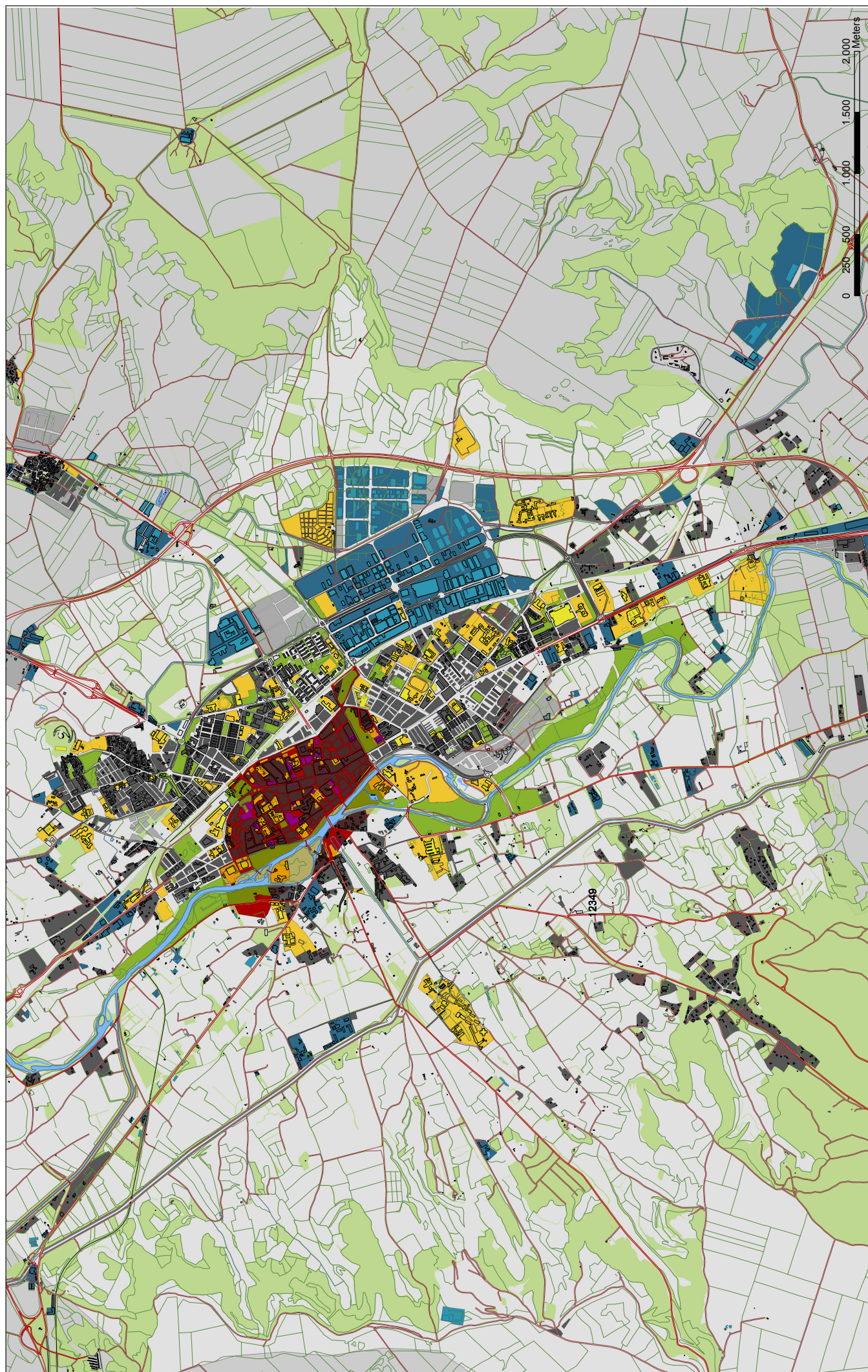
[Fuente: elaboración IUU]

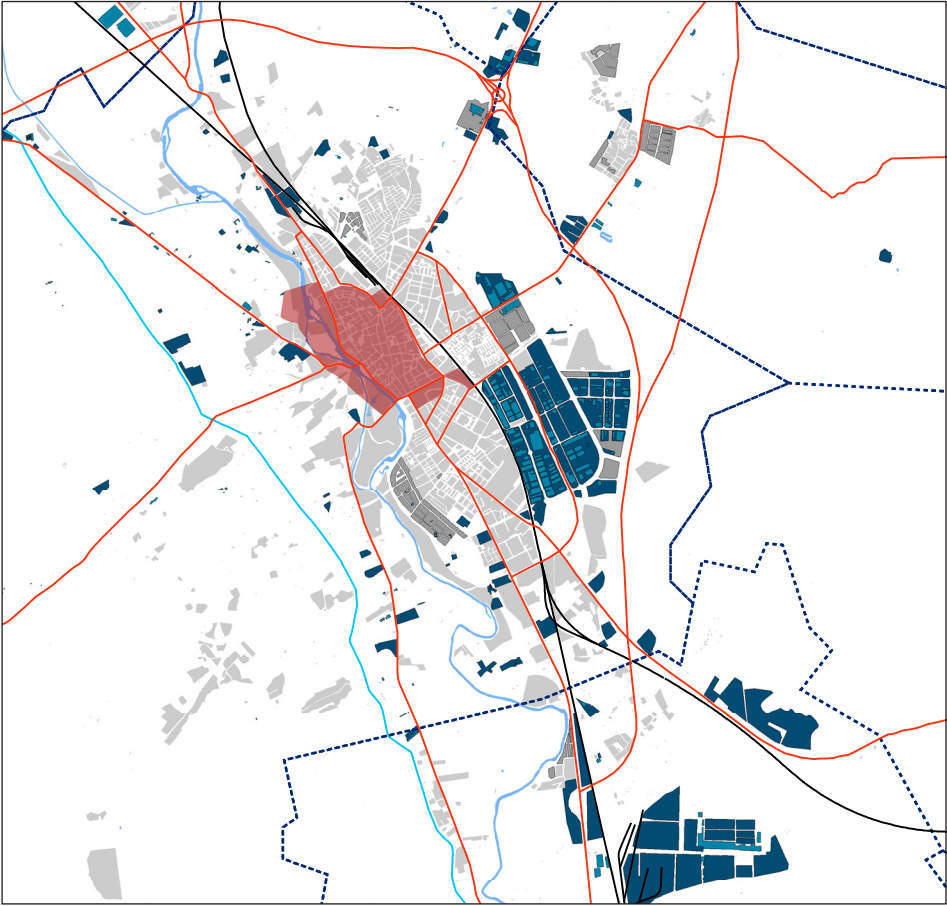
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofoto

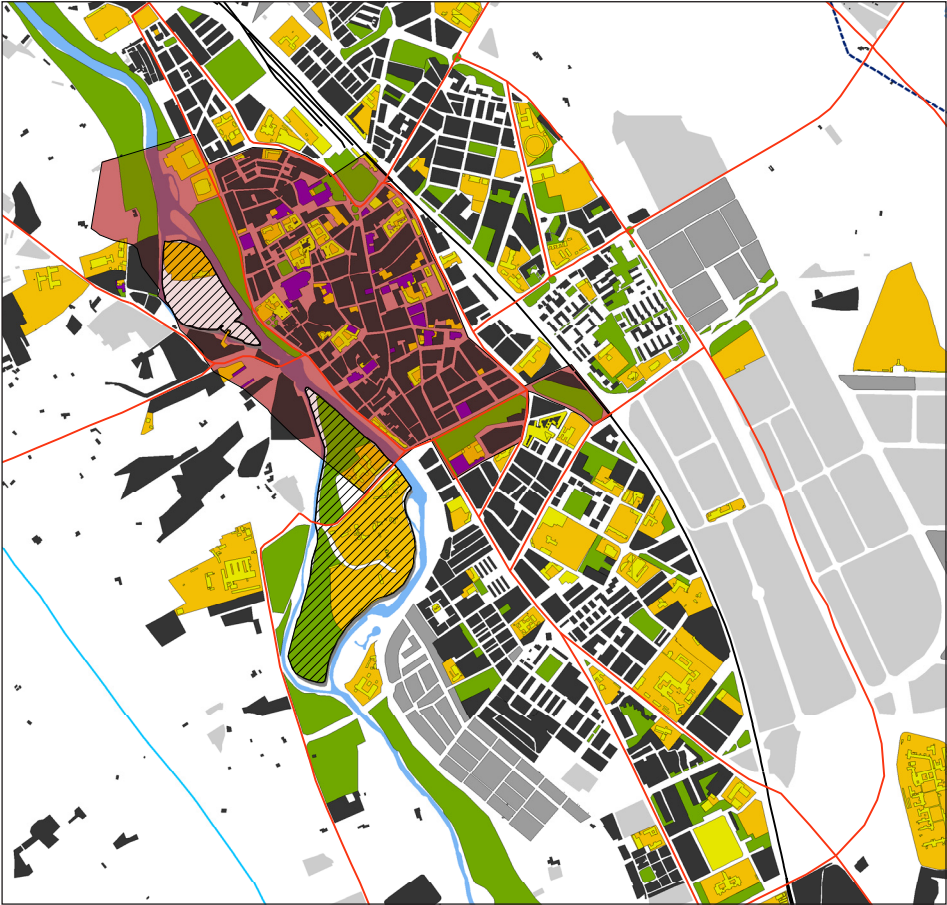
e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007





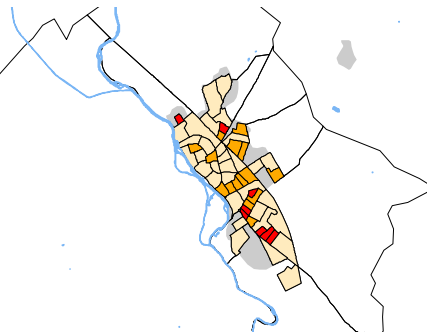
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- polígonos industriales
- edificios industriales



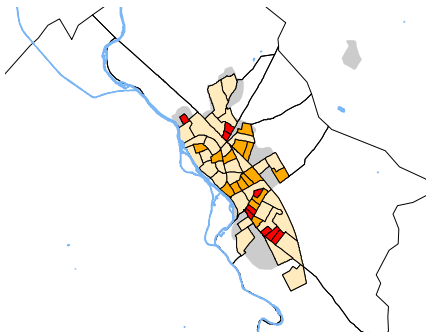
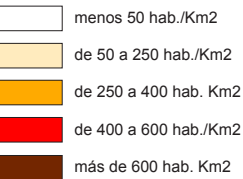
- islas
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- áreas equipadas
- verde urbano
- áreas verdes
- nuevo suelo urbano

arriba:
Áreas productivas y polígonos industriales
e:1:80.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

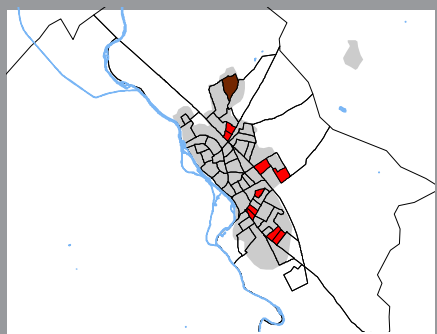
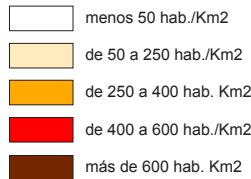
abajo:
Conjunto Histórico y el área de ciudad mixta entre el río y el trazado del ferrocarril
e:1:30.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



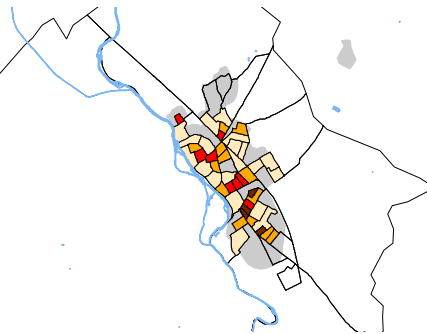
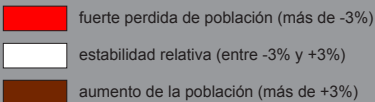
DENSIDAD 2008



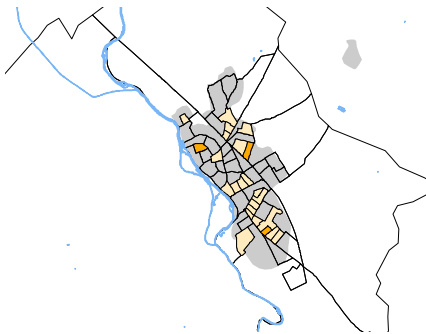
DENSIDAD 2001



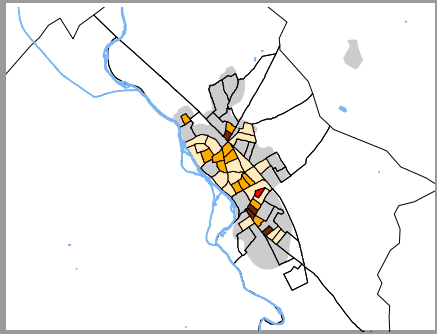
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



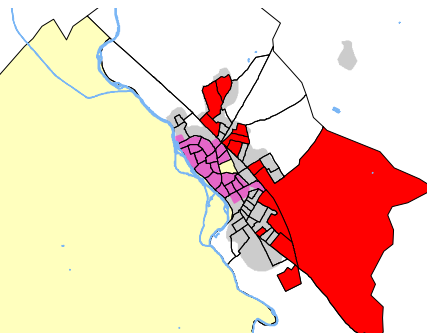
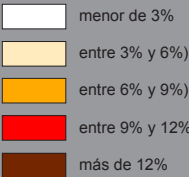
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



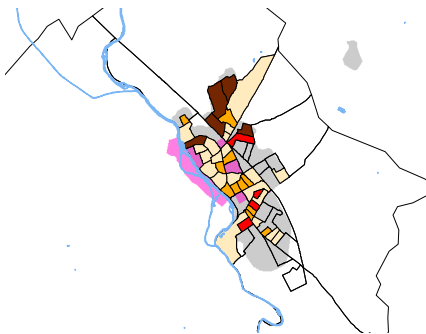
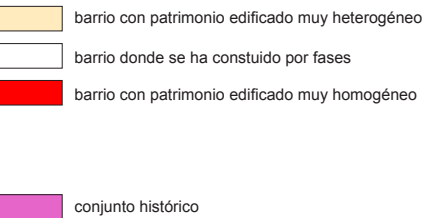
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



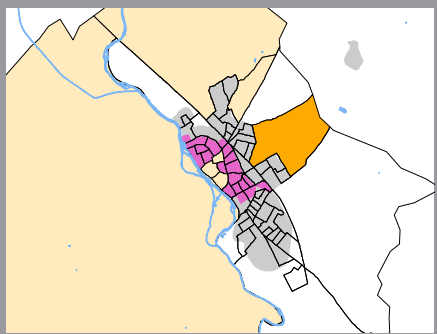
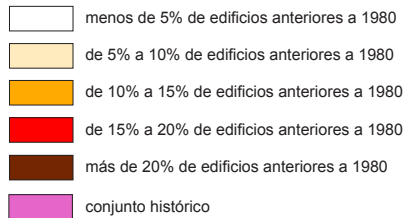
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

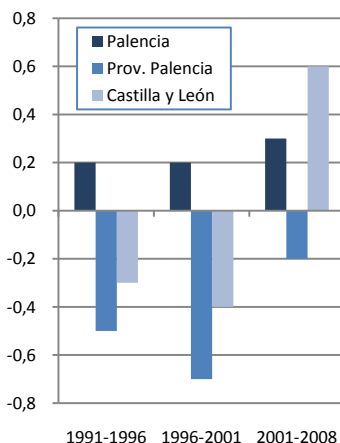
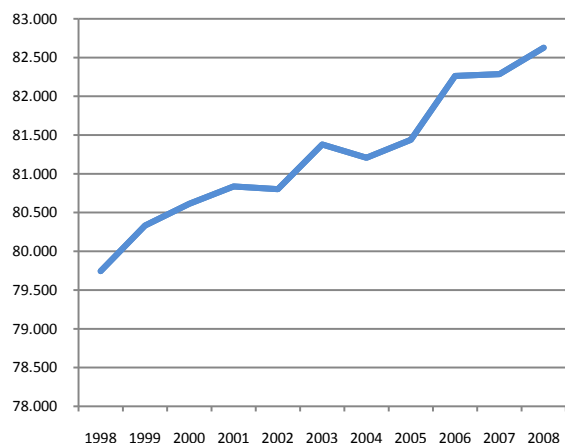


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

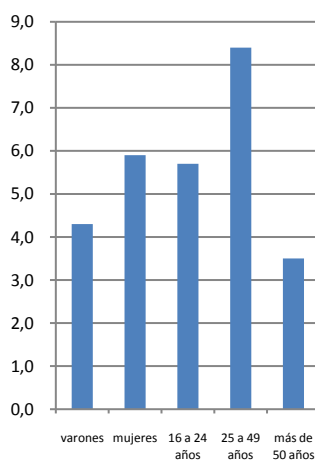
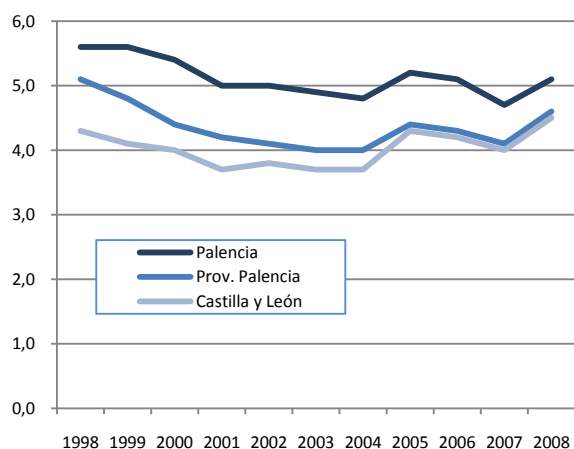




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

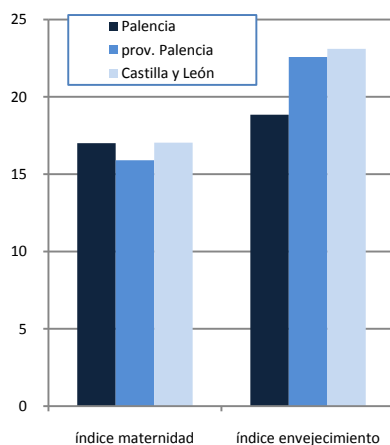
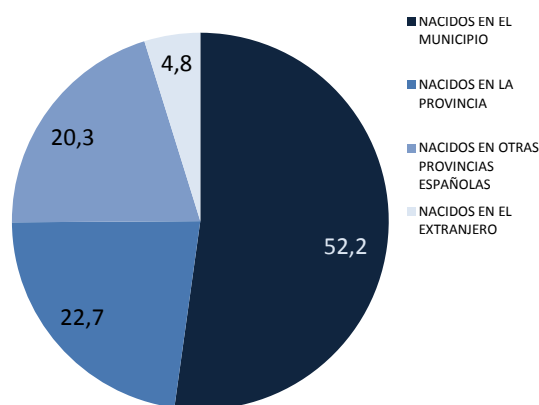
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

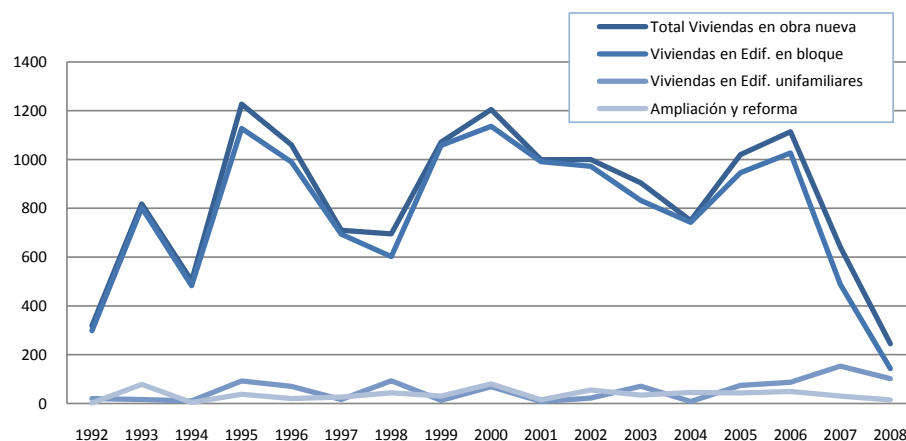
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

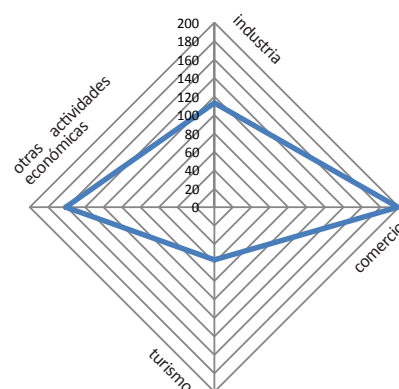
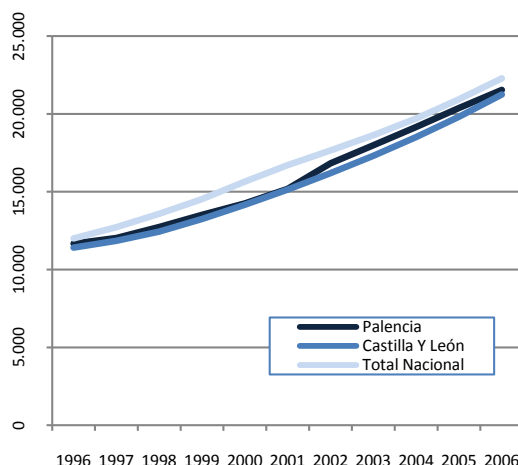
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



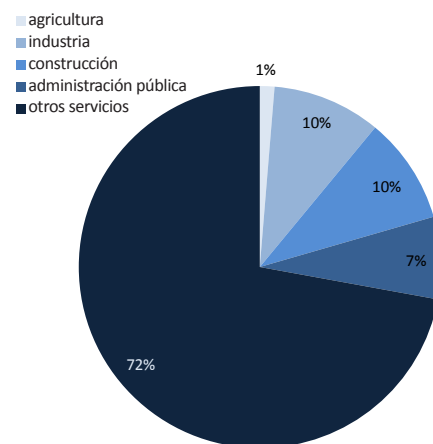
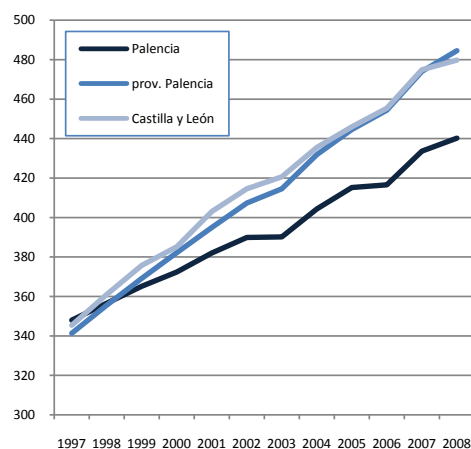
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

PALENCIA

REGIONAL / MEDIUM / MARKET CENTRE - CENTRO REGIONAL DE MERCADO / MEDIANO

La ciudad se encuentra en el espacio industrial más relevante de la Comunidad Autónoma, el corredor Valladolid-Palencia, por lo que las instalaciones productivas se encuentran también en otros municipios próximos –sobre todo al sur de la capital, como Villamuriel, Venta de Baños o Dueñas. Sobre esta base y con su condición de capital administrativa de la provincia, Palencia se incluye, por sus indicadores, dentro de los “Regional / Medium / Market Centre”, algo que se percibe en el alto índice de actividad comercial y de otras actividades de servicios, con un alto porcentaje de trabajadores afiliados a la Seguridad Social dentro del sector.

Todo esto genera un ámbito económico relativamente estable que beneficia el crecimiento natural sostenido de la población palentina, evidente en las últimas dos décadas, frente a las variaciones que se han dado en la provincia y en la región. Esta estabilidad se refleja también en la movilidad de la población, con bajos porcentajes de inmigrantes extranjeros y una mayoría de residentes nacidos en el propio municipio.

SALAMANCA

La ciudad de Salamanca pertenece sin duda alguna al ideario colectivo de la cultura occidental. La ciudad monumental y universitaria, Patrimonio de la Humanidad, penetra en el acervo popular: “quod natura non dat, Salmantica non praestat”. Esta “marca” de identidad, de valor universal reconocible, hace de la ciudad un centro de relevancia para el turismo y para el estudio, y la dota de una potencialidad extraordinaria, con independencia incluso de los proyectos y aspiraciones locales. Estamos, por lo tanto, ante una “ventaja competitiva” incuestionable. A ello ha respondido la evolución reciente del municipio, con una Universidad respetada y dinámica y con un espacio turístico cada vez más eficiente y mejor servido. Son rasgos de una fortaleza tan definitiva que lo demás que pueda añadirse debería contribuir exclusivamente a garantizarlos y complementarlos.

Salamanca es un núcleo de comunicaciones clave en la franja oeste de la estructura viaria nacional, con relevancia por ser tránsito hacia Portugal. La CN-620 Valladolid-Portugal es quizá la vía más importante de las que atraviesan la provincia porque sirve para canalizar el tráfico entre Portugal y el resto de Europa. La CN-630, Ruta de la Plata, sirve para comunicar el Noroeste de la Península con Andalucía. Además, Salamanca cuenta con una buena infraestructura ferroviaria, y está incluida en los proyectos de líneas de alta velocidad que unen la ciudad con Madrid y Portugal. La línea ferroviaria de la Ruta de la Plata ha sido eliminada del uso destinado a viajeros, pero permanece con potencial alternativo.

En la estructura urbana de Salamanca destaca la traza de la antigua muralla, que sigue siendo, en sus avenidas y bulevares, la estructura morfológica fundamental de la ciudad. Es el límite del Conjunto Histórico y perímetro de los edificios de más alto valor histórico-artístico de la ciudad, en cuyo centro está la monumental Plaza Mayor. Al mismo tiempo esta zona alberga las principales actividades administrativas, comerciales, profesionales, bancarias etc. No hay que olvidar el papel que las Universidades han jugado, a lo largo de toda su historia, en el desarrollo urbano de Salamanca. Con sus Catedrales define el foco principal de atracción para la población durante muchos siglos, sus edificios siempre han sido los hitos que han marcado la vida en la ciudad, y que hoy, convertidos en piezas esenciales del patrimonio histórico y artístico de España, vinculan a la ciudad con el mundo. Sin embargo Salamanca cuenta con una compleja trama de barrios, más o menos periféricos, y un alfoz emergente muy activo, que pueden y deben ser administrados con prudencia y control paisajístico.

La mejora de las infraestructuras de transporte –autovías y ferrocarril– deben acentuar y mejoran la conectividad de la ciudad. El espacio urbano sigue exigiendo, sin embargo, una atención extraordinaria, evitando que lo local y coyuntural menoscabe lo universal, estrechamente vinculado al interés general. Salamanca necesita de una gestión eficaz de su espacio central y de sus barrios, evitando que la “densidad de lo nuevo” agote y dificulte lo que tiene un valor sin cuestionar. El pasado de la “ciudad de oro” –ciudad de piedra– debe así proyectarse hacia el futuro. Salamanca pertenece a los salmantinos, pero no sólo, aunque son ellos sus afortunados custodios.



SALAMANCA

Centro de Investigación

Código INE: 37274

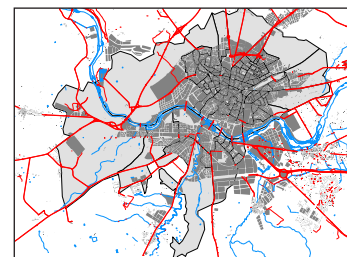
Superficie: 39 km²

Población 2008: 155.740 hab

Densidad 2008: 3.963 hab/km²

Altitud núcleo principal:

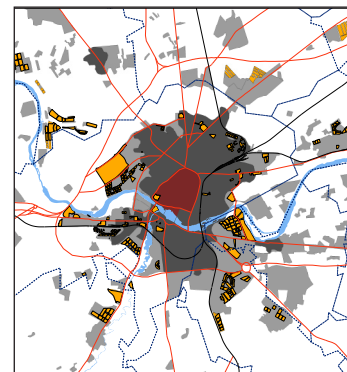
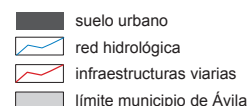
800 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico

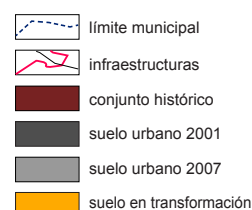
e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

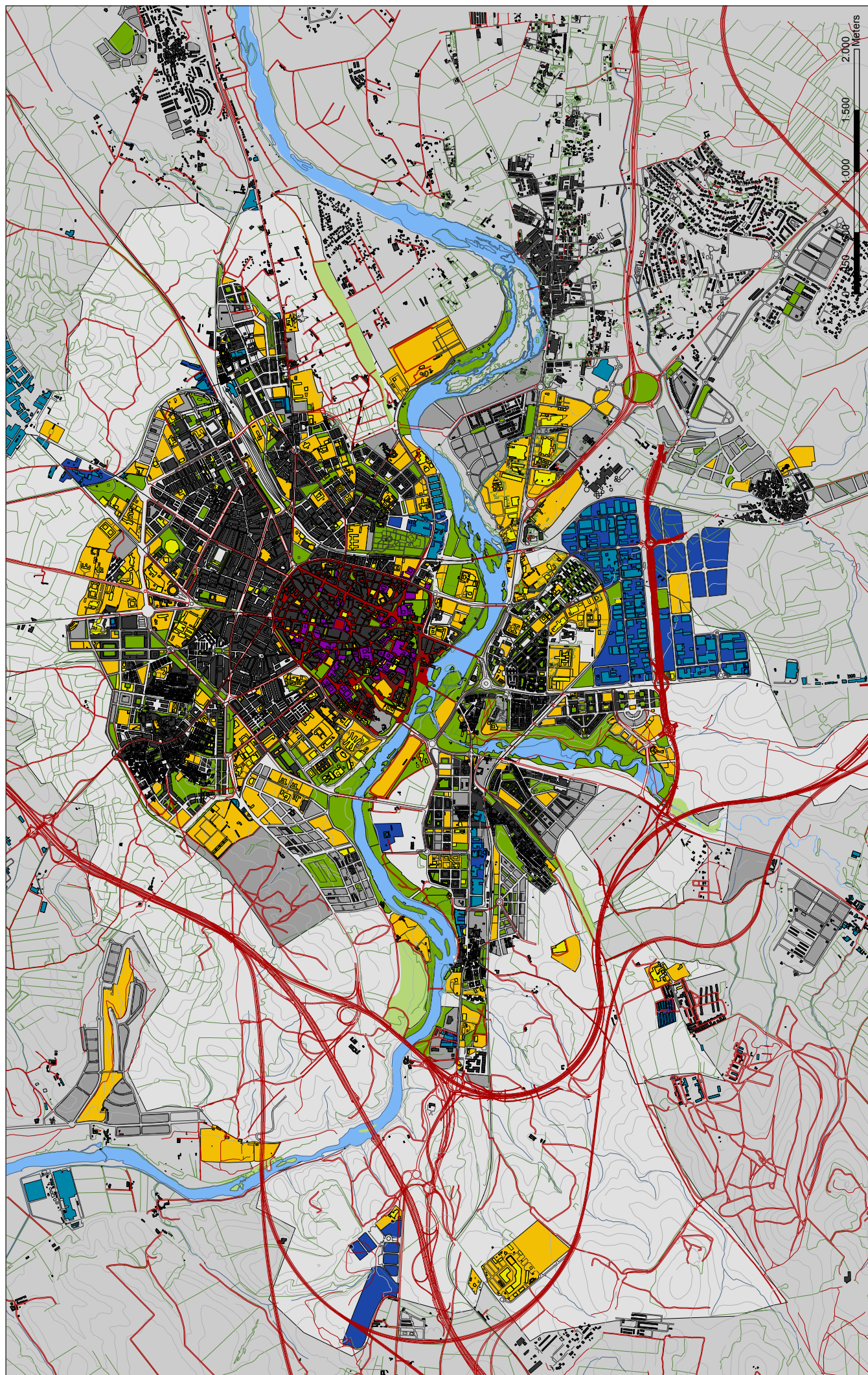
[Fuente: elaboración IUU]



Estructura urbana. Ortofoto

e:1:90.000

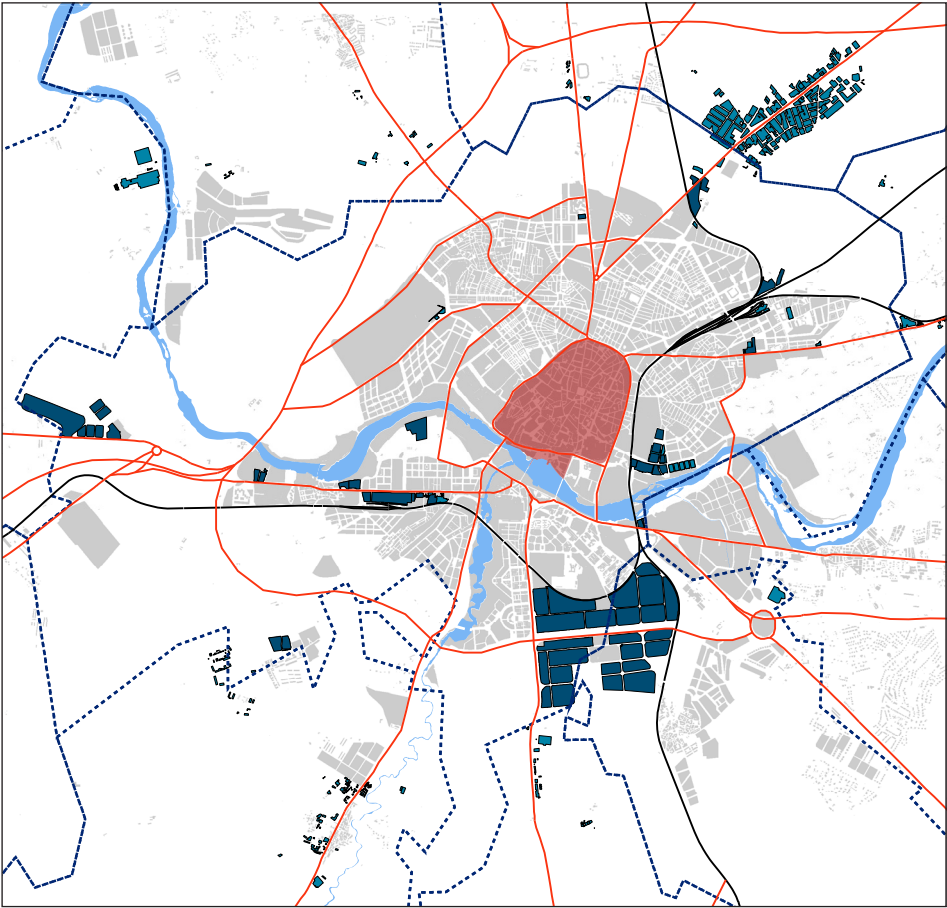
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



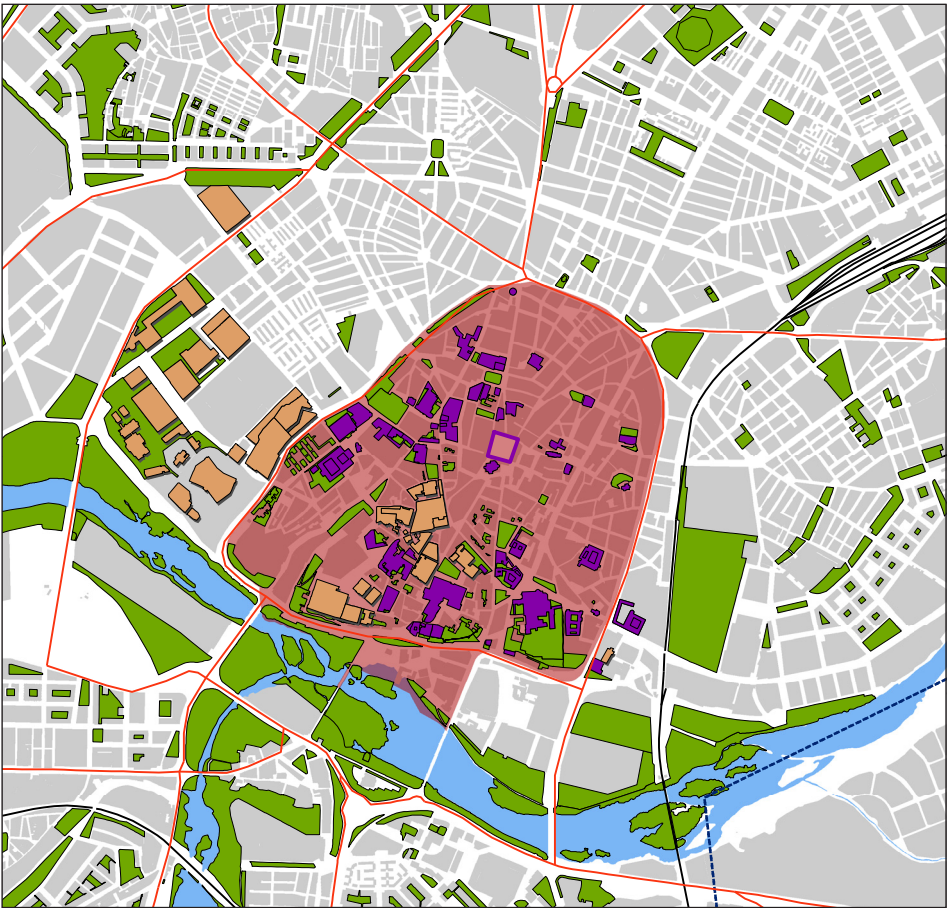
SALAMANCA Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [IUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- conjunto histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- verde urbano
- áreas verdes
- industrial
- tecnología



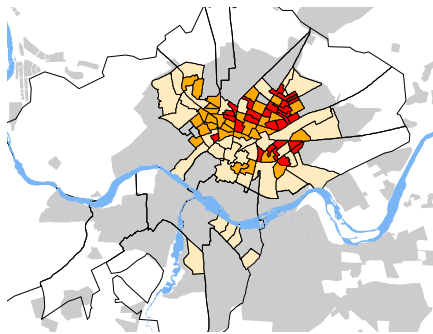
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- centro historico
- poligonos industriales
- edificios industriales



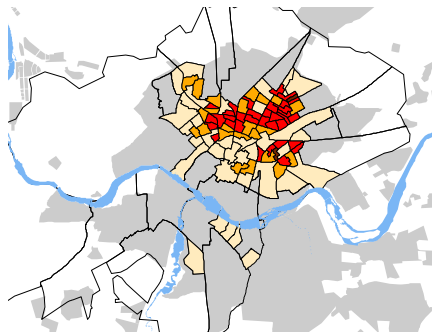
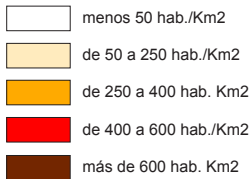
- sistema universitario
- monumentos
- conjunto histórico
- verde urbano

arriba:
Áreas productivas y poligonos
industriales
e:1:80.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

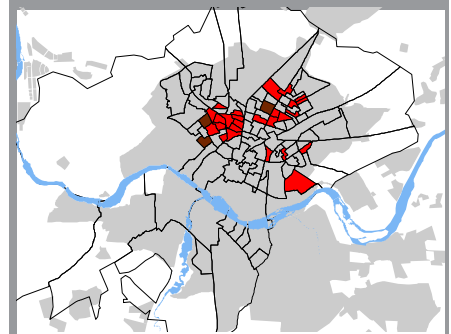
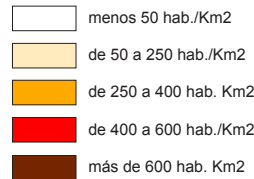
abajo:
Conjunto Histórico y Universidad
e:1:25.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



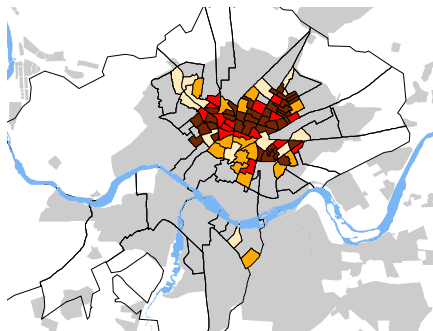
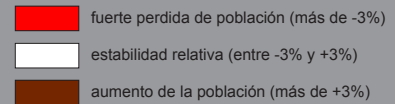
DENSIDAD 2008



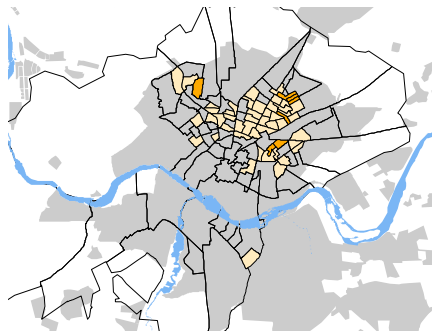
DENSIDAD 2001



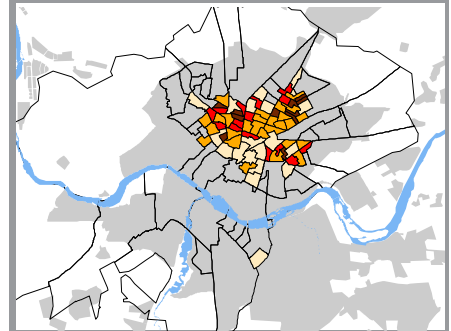
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



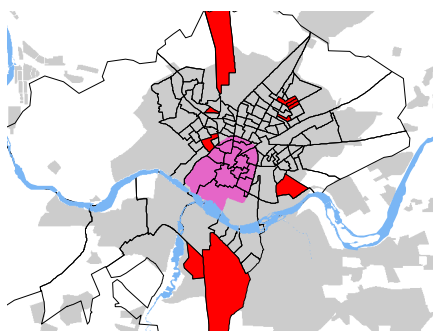
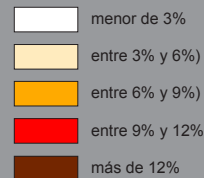
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



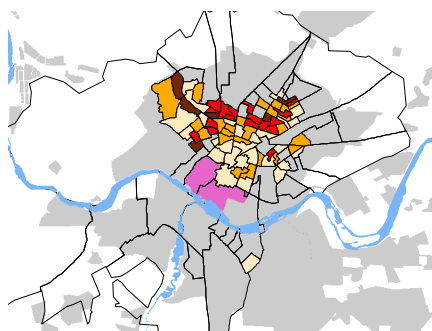
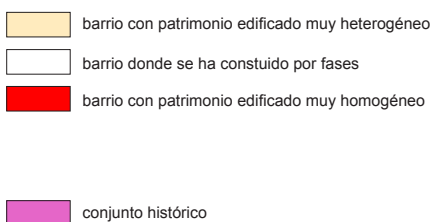
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



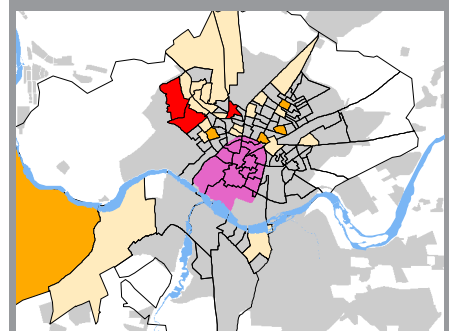
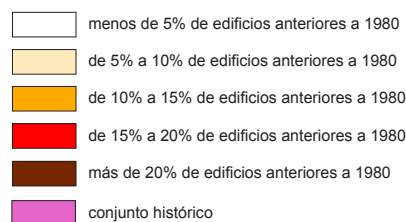
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

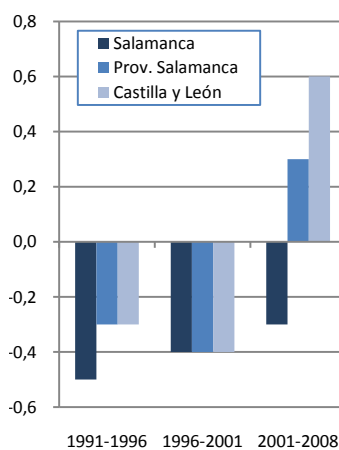
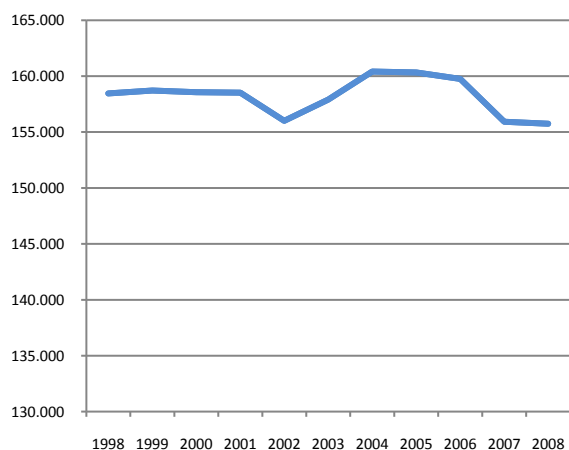


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

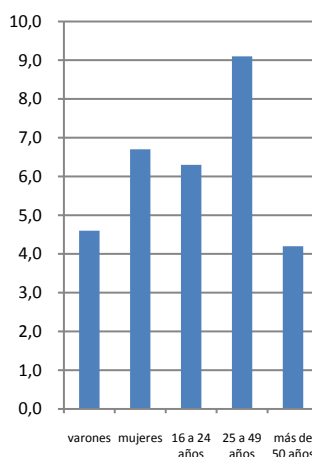
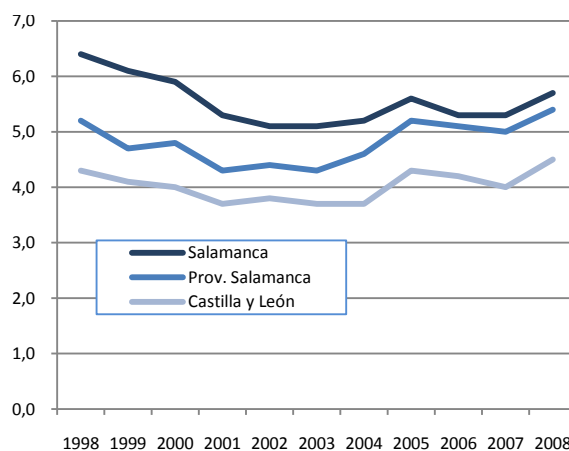




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

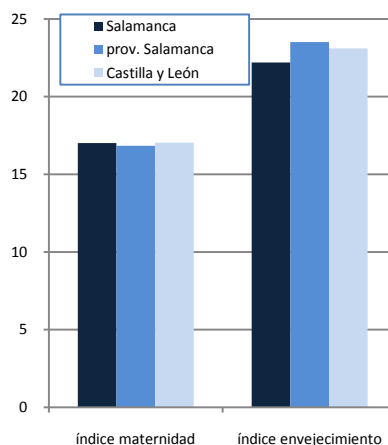
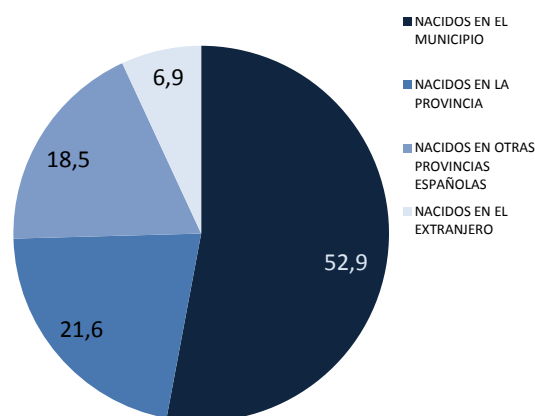
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

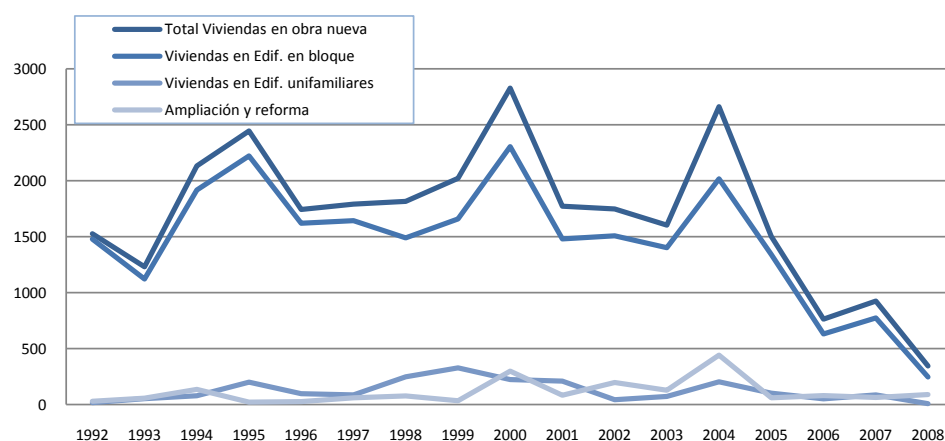
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

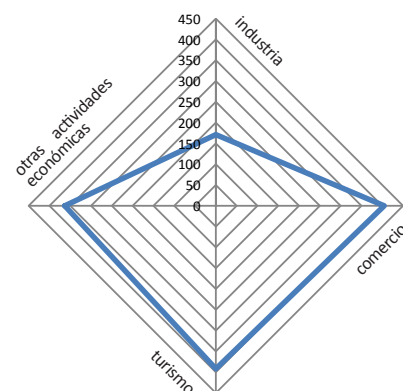
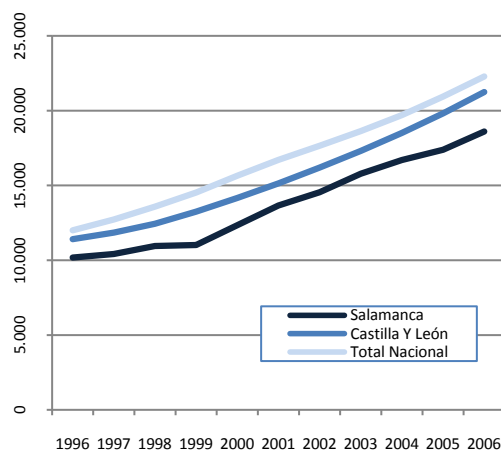
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



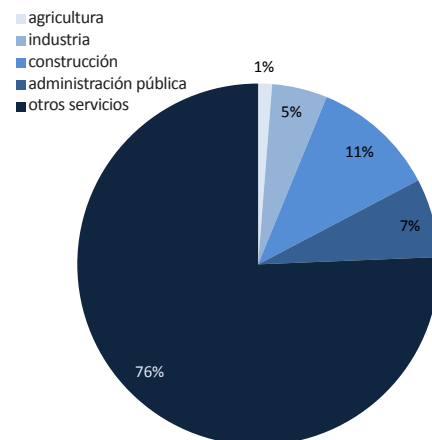
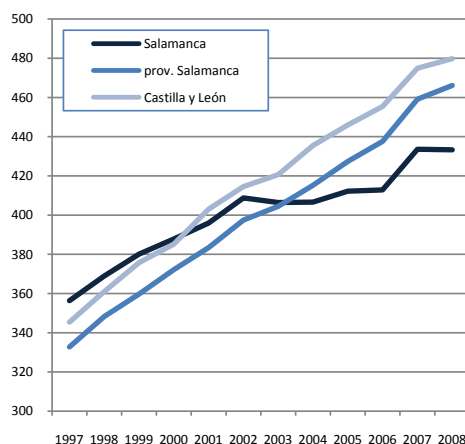
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

SALAMANCA

RESEARCH CENTRE - CENTRO DE INVESTIGACIÓN

Como ha detectado la Urban Audit Europea, las ciudades con alfoz tienden a sufrir pérdidas de población en favor de su entorno. Esto es lo que sucede en Salamanca; mientras que el municipio central tiene pérdidas, otros de su alrededor, como Santa Marta de Tormes, Villamayor o Villares de la Reina han visto crecimientos importantes fundados en el desplazamiento de población que proviene en su mayoría del municipio central. Como también indica la Urban Audit, las familias con niños suelen ser quienes buscan espacio y calidad de vida diferente, que no encuentran en la ciudad central. Por ello los índices de maternidad y envejecimiento del municipio de Salamanca, aunque similares a las medias provincial y regional (con una mayoría de población rural envejecida) son poco positivos.

Aún con esto, Salamanca –la ciudad central y su zona de influencia– es una ciudad próspera que basa su economía en el sector servicios. Con índices de actividad comercial y de otras actividades favorables, es sin duda una ciudad turística de gran proyección. No obstante, la ciudad se ha incluido en la tipología de “Research Centre”, ya que cuenta con dos Universidades, con vigorosos centros de investigación vinculados a la Universidad pública –Centro de Investigación del Cáncer, Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Agua, Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales, Centro de Investigación del Alzheimer...–, que actúa como abanderada de la ciudad, junto con su monumentalidad, ante la comunidad internacional.

SEGOVIA

Segovia es una ciudad de tamaño medio que ha establecido sus rasgos más recientes en torno a tres circunstancias: su condición de capital provincial, sus cualidades históricas y paisajísticas y su proximidad con la metrópolis madrileña. Marcada por el valor indudable tanto de sus paisajes naturales como de su riqueza cultural, incluida en la lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO, la ciudad se caracteriza por su gran calidad ambiental y su atractivo residencial.

La Segovia monumental es también una ciudad próspera con un hinterland dinámico y con grandes expectativas concentradas en la evolución territorial del entorno madrileño. El poco peso de la industria local está compensado —a futuro— con la posibilidad de acoger actividades económicas y residentes que busquen una proximidad con Madrid y una calidad de vida apoyada en factores paisajísticos y de escala, sólo asociables a lugares alejados del centro metropolitano.

Segovia cuenta con un entorno natural y paisajístico muy singular. Esto constituye un activo que complementa su rico patrimonio histórico-arquitectónico y le confiere un marco necesario para dar unidad a Segovia como destino. Su entorno constituye un activo en sí mismo y no ha sido aprovechado más que como complemento de la oferta turística, independientemente del valor que este espacio tiene para la comunidad residente. Con un cinturón verde delimitado por la barrera natural que forman los ríos Eresma y el hoy enterrado Clamores —que bordea y protege el casco antiguo de la ciudad a los pies de los muros que circunscriben el recinto histórico, todavía con huertas y arboledas— la ciudad compone un sistema de espacios y lugares extraordinariamente atractivos por sí mismos, donde sobresale como hitos el Recinto Amurallado entre el Alcázar y el Acueducto. El aislamiento que proporcionan arboledas, valles y muros es de una calidad visual excepcional. El caserío de los diferentes barrios, los conjuntos monumentales y las diferentes tramas urbanas, muchas veces insertas en tejidos de origen antiguo, debido al carácter policéntrico del espacio urbano originario, se han ido integrando en los últimos años con mayor respeto a su entorno, de tal forma que apenas encontramos algunas agresiones puntuales. En su historia Segovia ha sido un espacio polinuclear, algo que se evidencia en el Valle del Eresma a su paso por el municipio, lo que ha facilitado la diversidad de situaciones sin perder la unidad.

Como han destacado las directrices territoriales —DOTSE— la interacción positiva entre el centro urbano segoviano y otros polos de su entorno, sobre todo el del Sitio Real de San Ildefonso, pueden ser el fundamento de un desarrollo futuro caracterizado por la mezcla de usos y la complementariedad en las funciones regionales, de cara a ofrecer un espacio más eficiente y, a la vez, evitar los impactos negativos de un crecimiento disperso y fragmentario. Segovia se ha consolidado como centro relevante de congresos, un perfil que, con el desarrollo del nuevo Campus universitario y la construcción de algún nuevo equipamiento de escala regional puede consolidar el impulso de la actividad económica local.



SEGOVIA Centro de Visitantes

Código INE: 40194

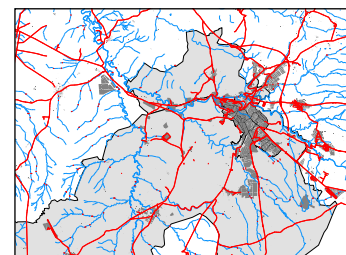
Superficie: 164 km²

Población 20208: 56.858 hab

Densidad 2008: 343 hab/km²

Altitud núcleo principal:

1.002 m (SIE JCyL)

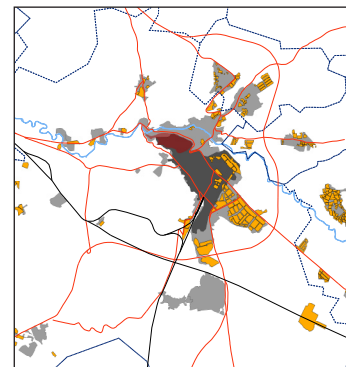


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

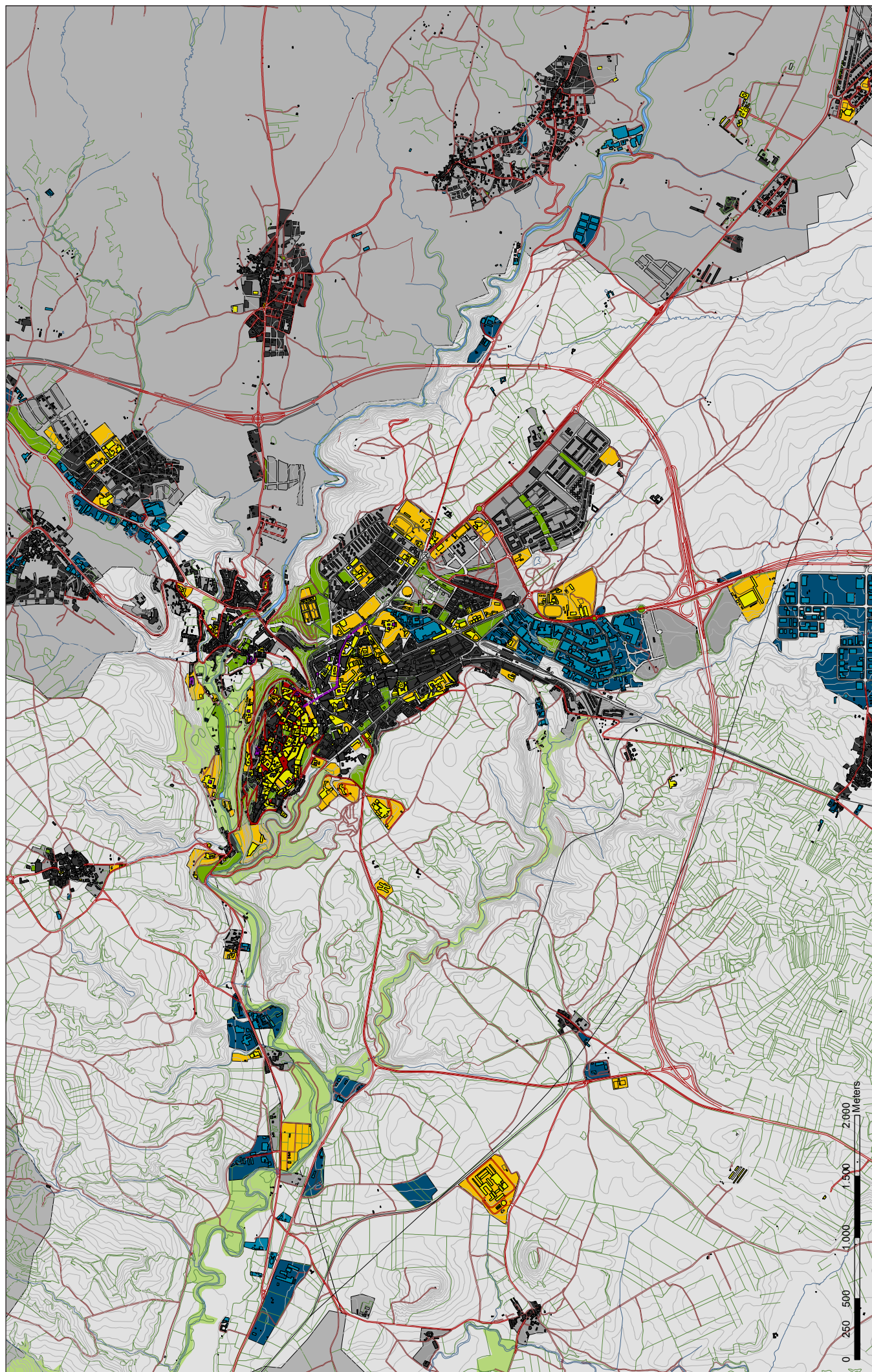
[Fuente: elaboración IUU]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofotografía

e:1:90.000

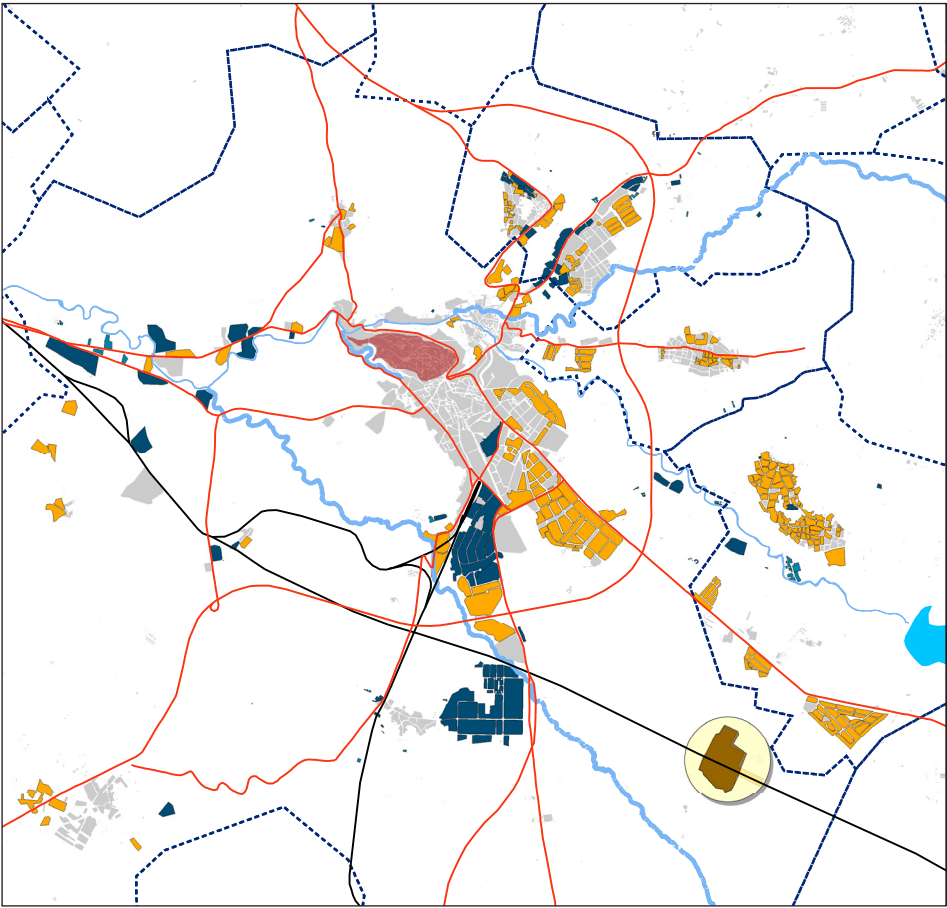
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



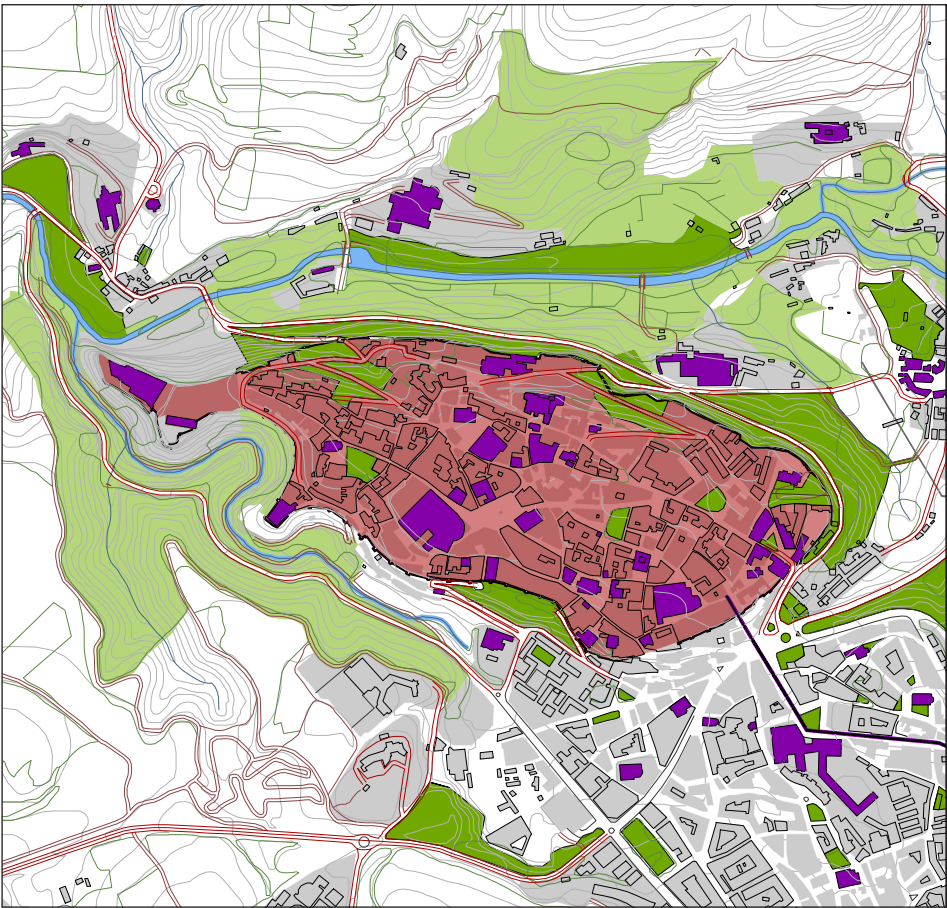
SEGOVIA Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [IUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- conjunto histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- verde urbano
- áreas verdes
- industrial
- tecnología



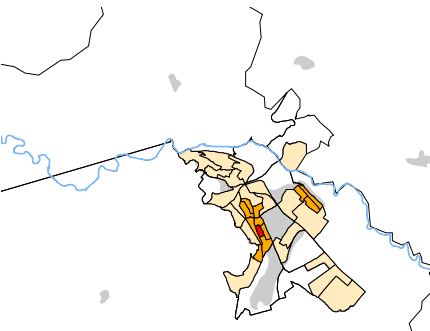
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- polígonos industriales
- edificios industriales
- estación AVE
- suelo en transformación



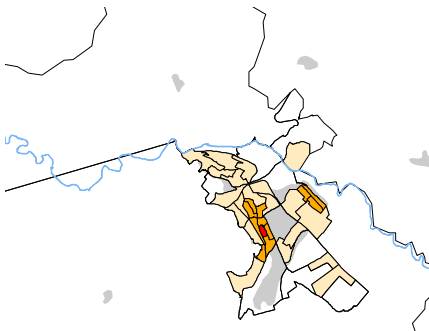
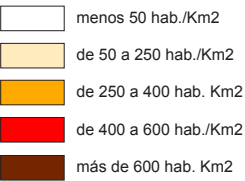
- monumentos
- verde urbano
- áreas verdes

arriba:
Infraestructuras y polígonos
industriales
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

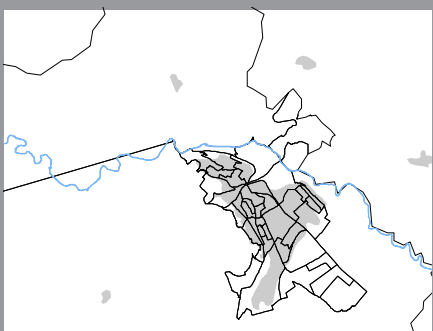
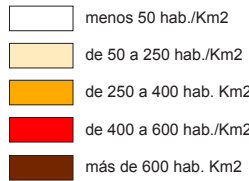
abajo:
Valor paisajístico del área entre
los ríos
e:1:15.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



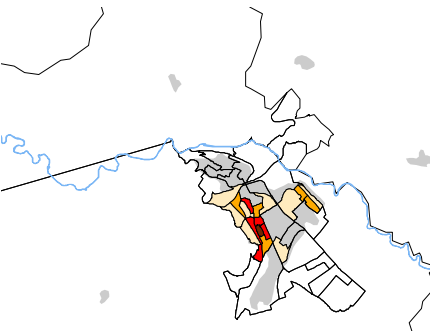
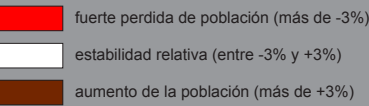
DENSIDAD 2008



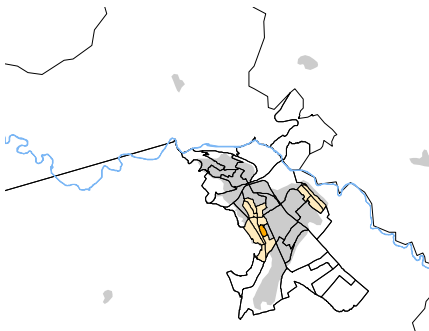
DENSIDAD 2001



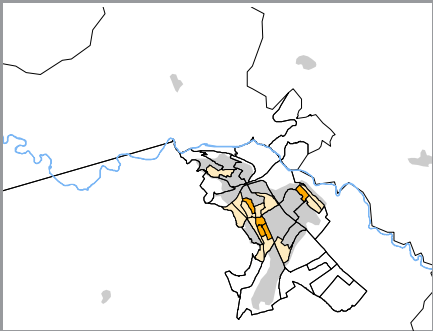
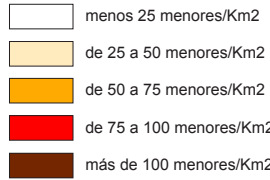
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



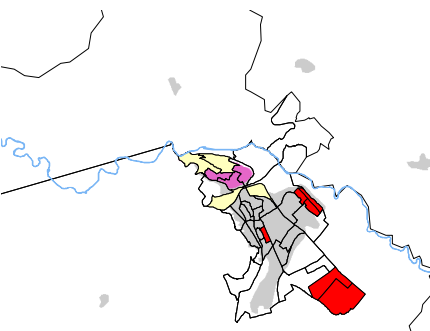
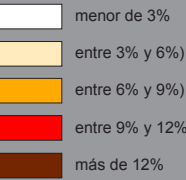
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



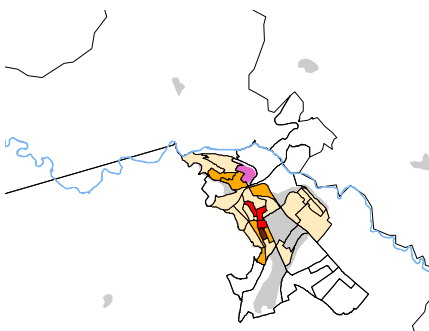
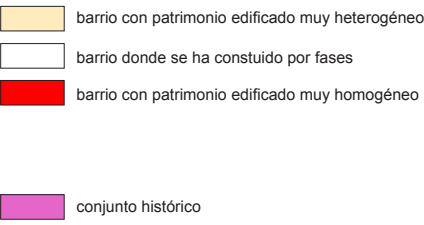
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



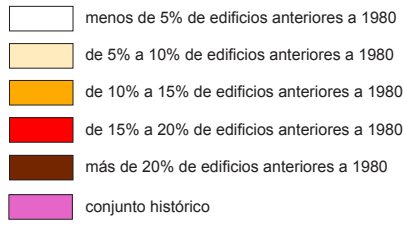
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



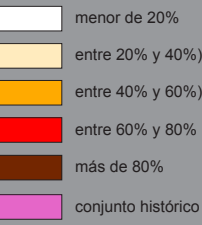
ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

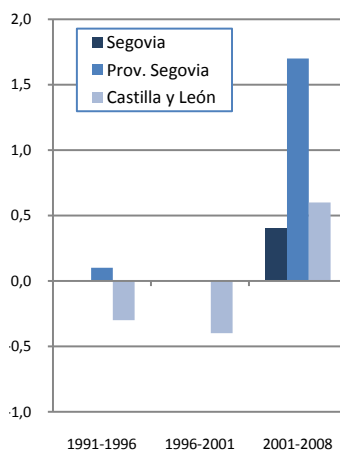
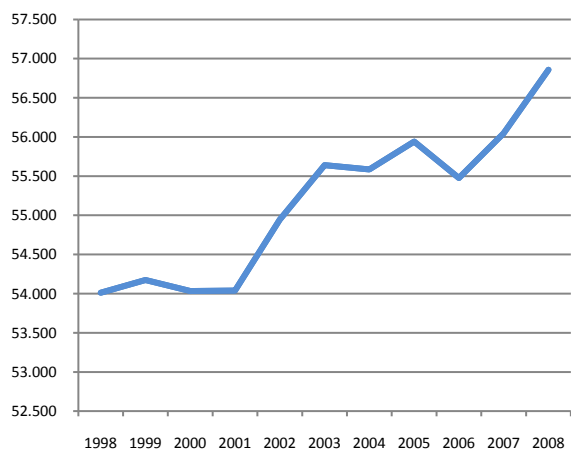


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

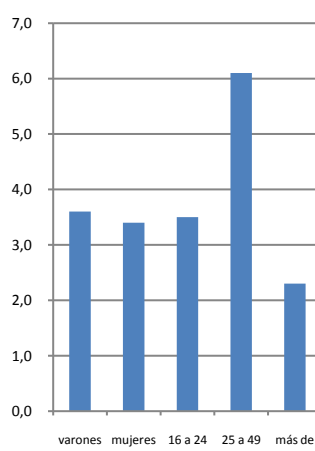
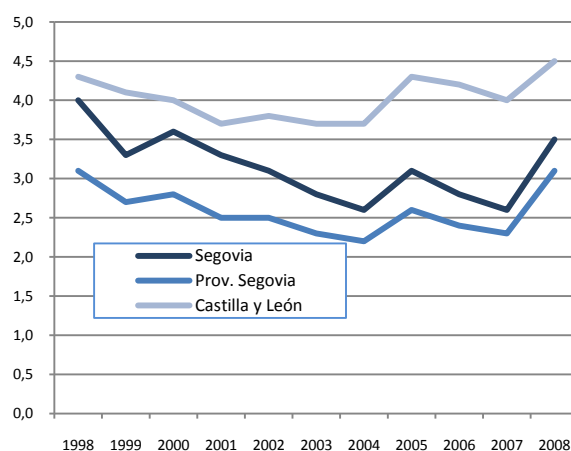




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

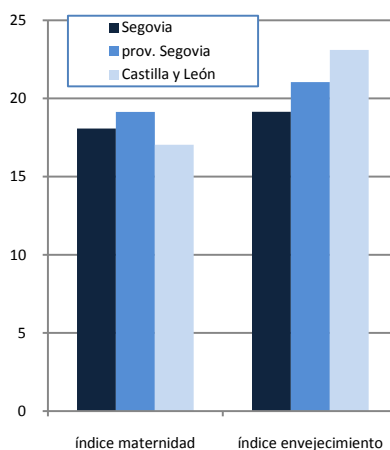
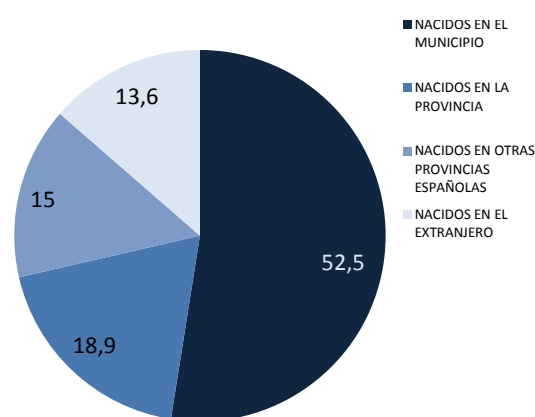
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

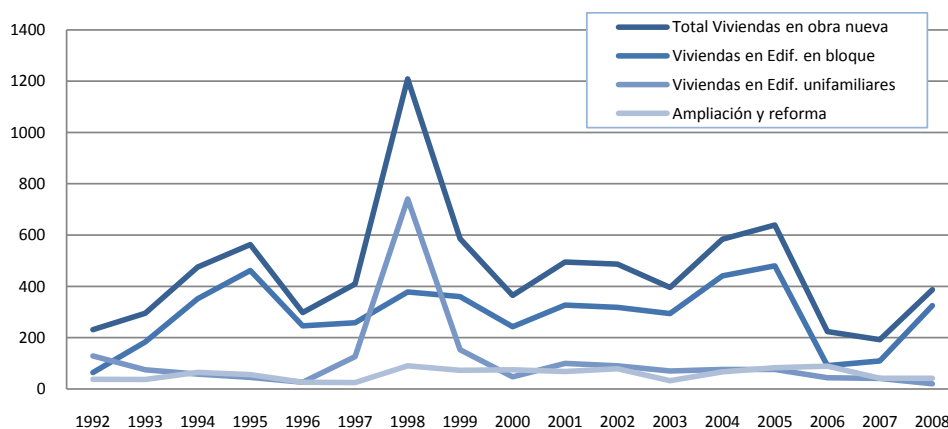
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

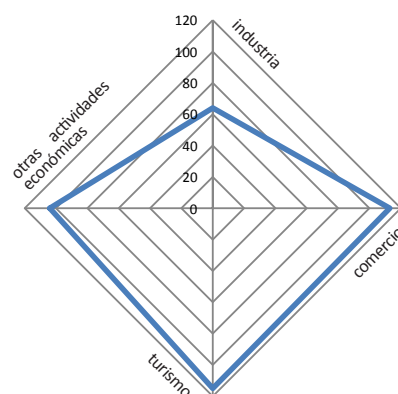
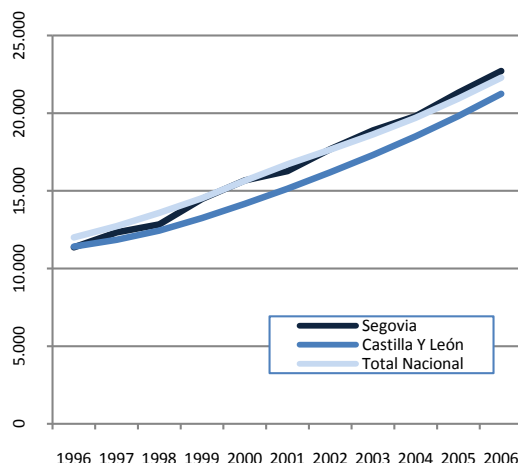
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



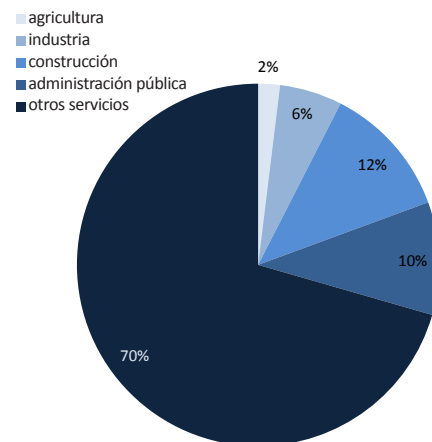
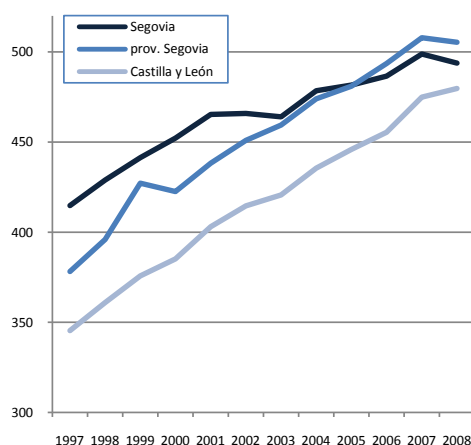
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

SEGOVIA

VISITORS CENTRE - CENTRO DE VISITANTES

El desarrollo de Segovia en los últimos años se ha caracterizado por un crecimiento sostenido, gracias a su condición de capital provincial y a su cercanía con Madrid. El enorme potencial futuro, basado en su riqueza histórica y paisajística, y la realidad de un turismo activo durante todo el año permiten asociar a Segovia con la tipología "Visitors Centre", un centro de visitantes incluido en la lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO.

Con un PIB per cápita en la media nacional y superior al regional, el modelo económico de la ciudad se basa en el sector servicios, con un porcentaje importante de personas trabajando en la administración pública y en actividades ligadas al turismo, comercio, y otros servicios. La dispersión de su entorno construido y la cercanía con Madrid influyen directamente en el alto número de vehículos por cada 1000 habitantes que tiene tanto la ciudad como la provincia en general, superior a la media de la Comunidad Autónoma y muy por encima al de otras ciudades de la región.

Superado el estancamiento demográfico de la última década del siglo pasado, en la que la ciudad mantuvo su población estable, en estos últimos hay un impulso claro aunque menos espectacular que el del resto del sur de la provincia, con un sistema de municipios menores casi en ebullición. Ello convive con bajas tasas de paro provincial y local, y un alto porcentaje de extranjeros residentes en el municipio.

SORIA

Soria es una capital de provincia histórica que, a pesar de su pequeña dimensión demográfica, cuenta con una identidad muy marcada, inmersa en un territorio amplio y poco denso. Aprender a administrar esta “baja densidad territorial” ha sido una tarea en la que los sorianos han hecho avances indudables, pese a las carencias infraestructurales.

Soria se encuentra alejada de las principales vías de comunicación del país (ejes Madrid Zaragoza-Barcelona, País Vasco-Madrid, o País Vasco-Barcelona), lo que supone un obstáculo para su desarrollo socioeconómico. Al margen de esto, las conexiones por carretera son los principales ejes vertebradores internos de la provincia de Soria, que a través de carreteras nacionales y locales establecen uniones con las diversas localidades dispersas entre toda la superficie de Soria. Especial importancia como vertebradora del territorio es la Cañada Real Soriana, la cual recorre el municipio de Norte a Sur, atravesando el núcleo urbano. Es la más larga de toda la red de cañadas reales españolas, desde Soria hasta Sevilla, además de unir el Sistema Ibérico con Andalucía.

Soria necesita de una mejora en sus conexiones con el resto de la Región, con Madrid y con Zaragoza, espacios entre los que está insertada. El futuro plantea luces y sombras, ya que la autopista del Duero, necesaria y prevista, requeriría de otras acciones complementarias. Soria, en este sentido, no puede perder su conectividad ferroviaria. En cualquier caso la economía soriana está cada vez más diversificada y se caracteriza por cierta capacidad adaptativa, por su potencial para “aprovechar” sus recursos territoriales.

El río Duero es un elemento vertebrador y característico de toda la provincia Soriana y del municipio de Soria, pues atraviesa el término municipal por su extremo este, procedente de Garray, y dejando en su vega derecha la ciudad. Los Altos Campos son compartimentados por el Duero, dando lugar al paisaje característico de la capital. La vegetación de las orillas del Duero forma esplendorosos sotos de ribera.

De la industria Soriana destaca el aprovechamiento de los recursos naturales que se producen a nivel provincial (aserrado, transformación y preparación industrial de la madera y fabricación de muebles), y la industria agroalimentaria (debido a la importancia del sector agropecuario), principalmente en la fabricación de embutidos, aunque hay otros sectores en alza. En cuanto al equipamiento de rango superior, la situación periférica de la provincia y su escasa población dificulta la instalación y mantenimiento de grandes estructuras. No obstante, cuenta con un campus dependiente de la Universidad de Valladolid y las dotaciones de capital de provincia son equilibradas.

La Soria histórica y paisajística, con su rico y arraigado perfil cultural, necesita una Soria moderna y creativa. El campus universitario y acciones de desarrollo local en su entorno —“Ciudad del Medio Ambiente”— pueden contribuir a ello, al lado del fomento de iniciativas del empresariado local, muy dinámico a pesar del tamaño de la ciudad.



SORIA

Centro Regional de Mercado / Pequeño

Código INE: 42173

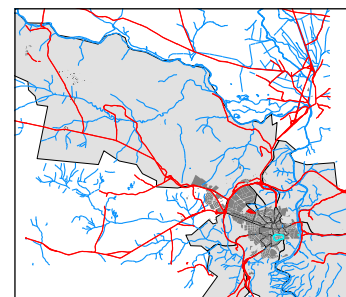
Superficie: 272 km²

Población 2008: 39.078 hab

Densidad 2008: 141 hab/km²

Altitud núcleo principal:

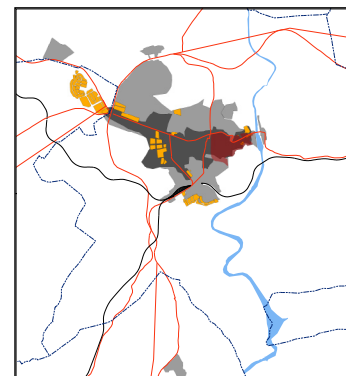
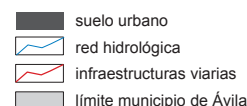
1.063 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico

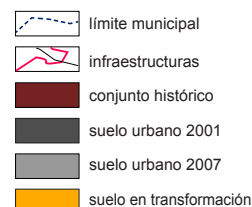
e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

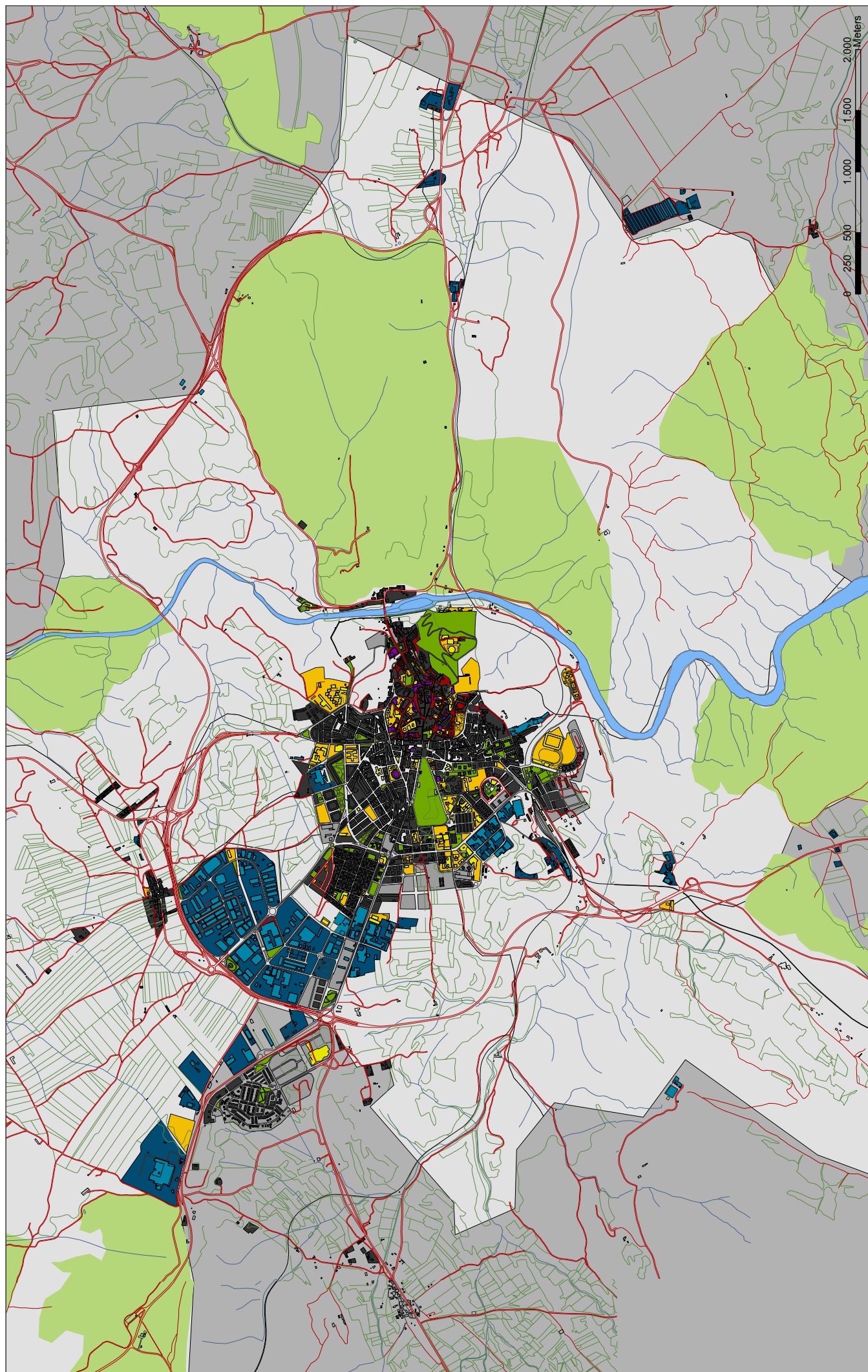
[Fuente: elaboración IUU]

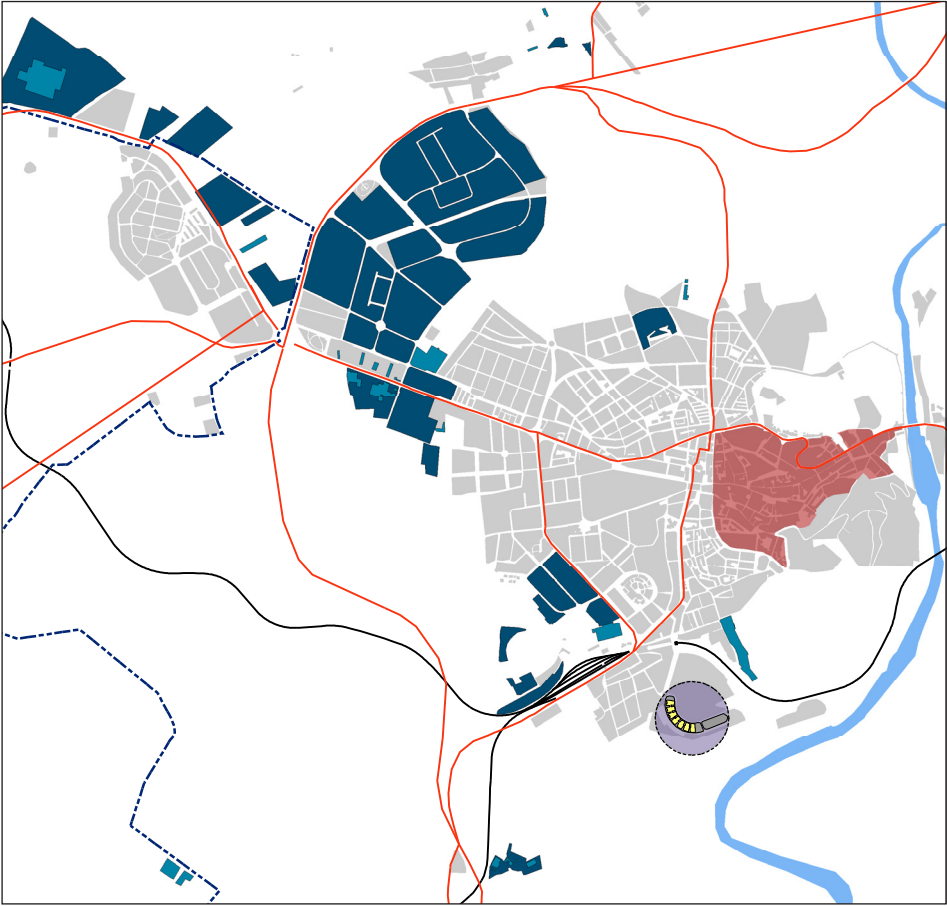


Estructura urbana. Ortofoto

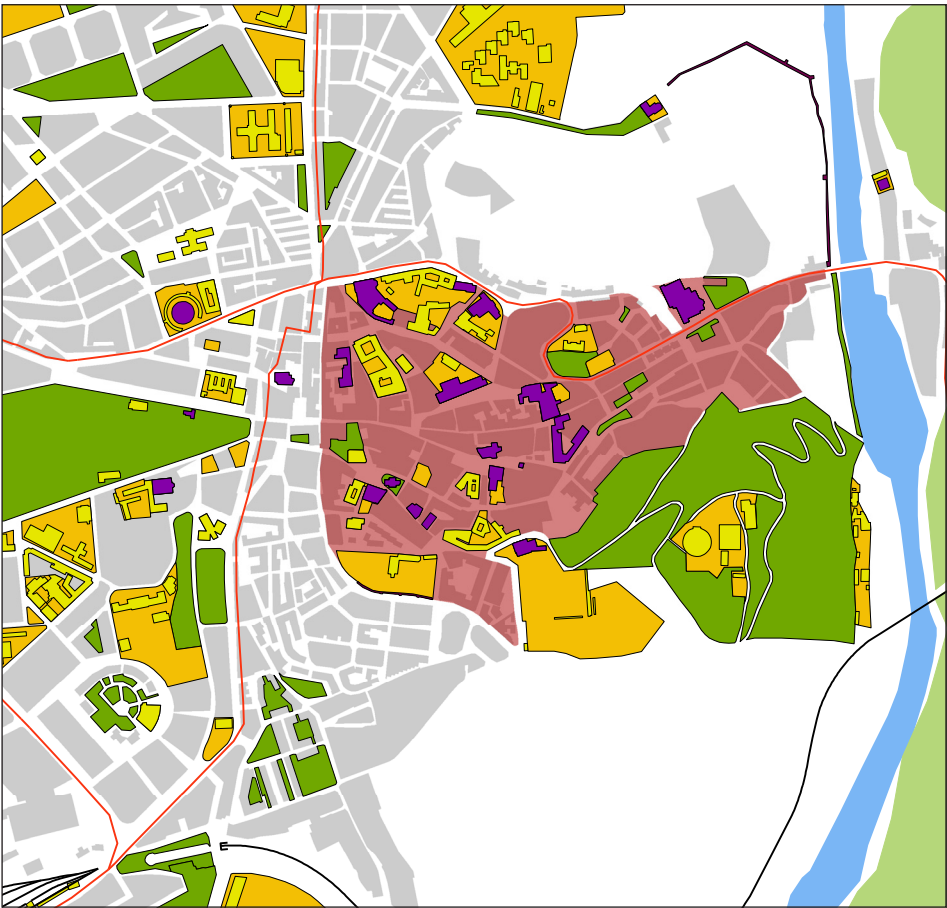
e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007





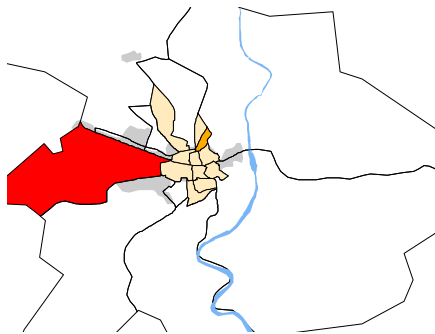
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- polígonos industriales
- edificios industriales
- campus universitario Duques de Soria
- edificios universitarios



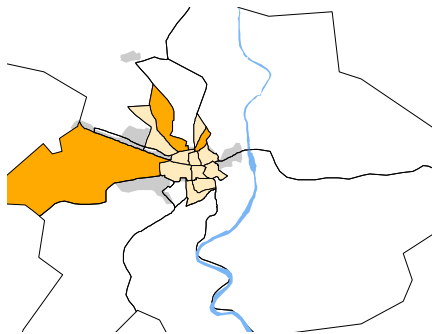
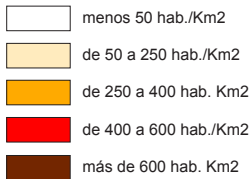
- monumentos
- muralla
- áreas equipadas
- edificios equipamientos
- verde urbano
- áreas verdes

arriba:
Industria y Universidad
e:1:40.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

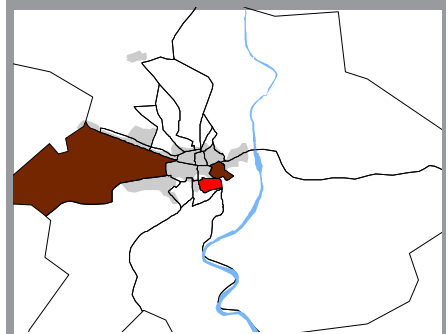
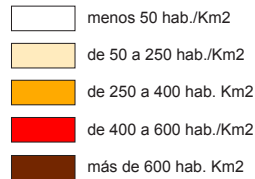
abajo:
La ribera del Duero
e:1:15.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



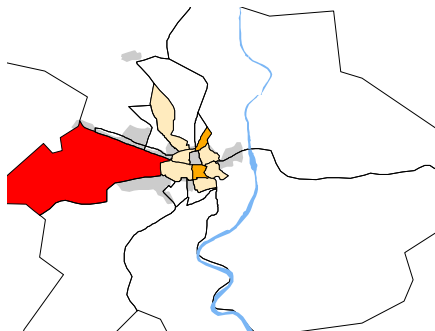
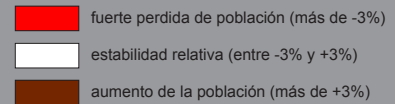
DENSIDAD 2008



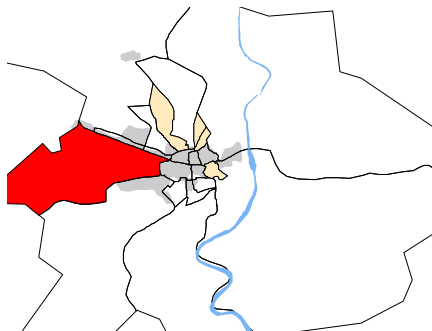
DENSIDAD 2001



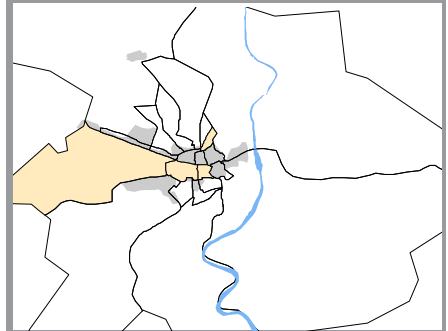
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



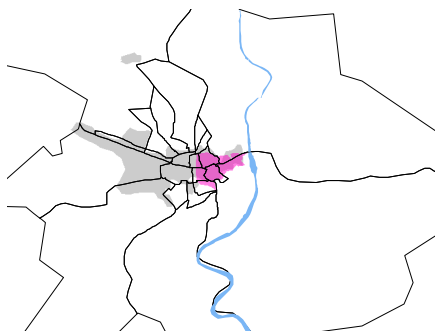
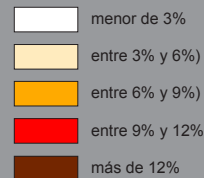
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



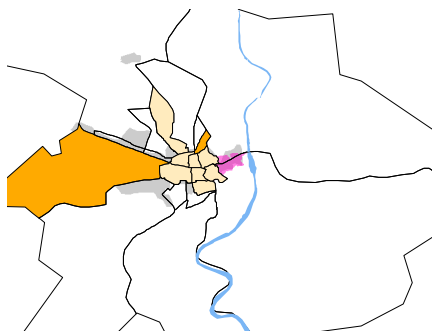
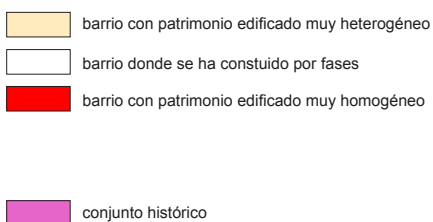
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



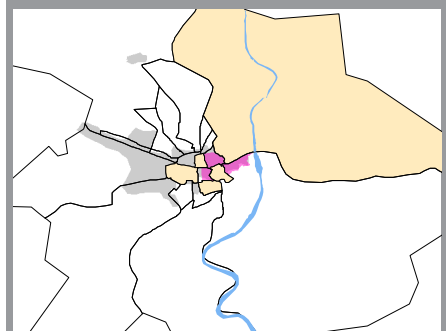
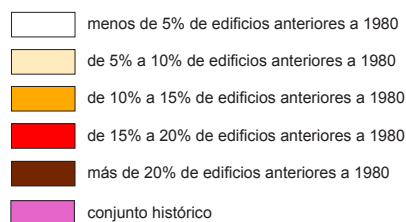
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

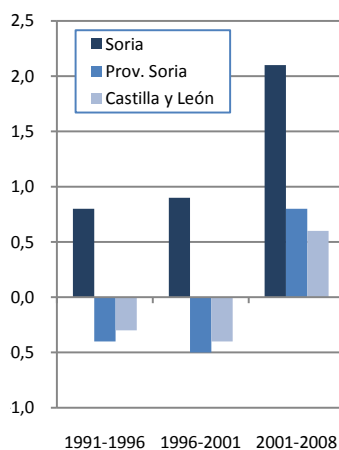
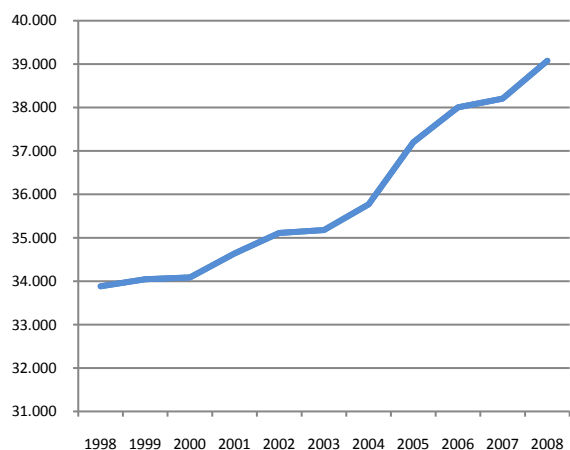


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVIENDA EN MAL ESTADO (2001)

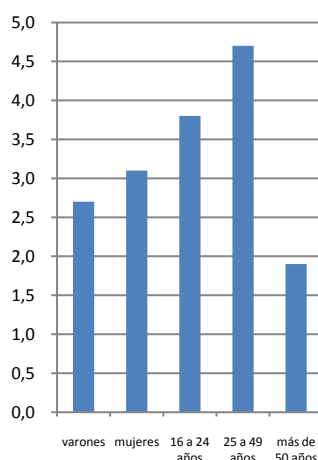
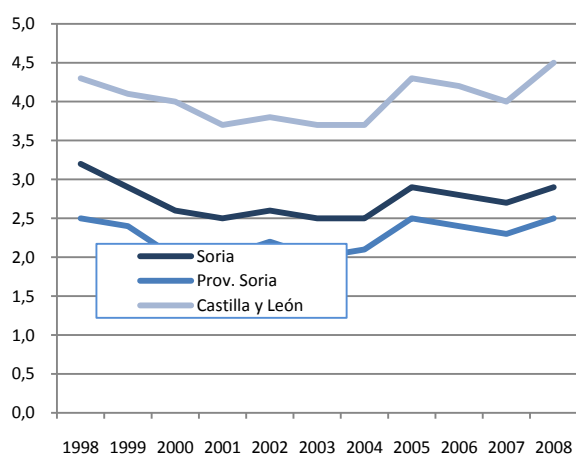




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

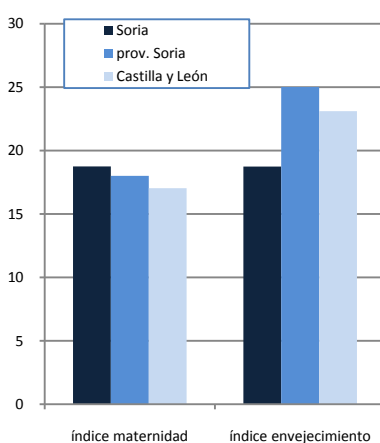
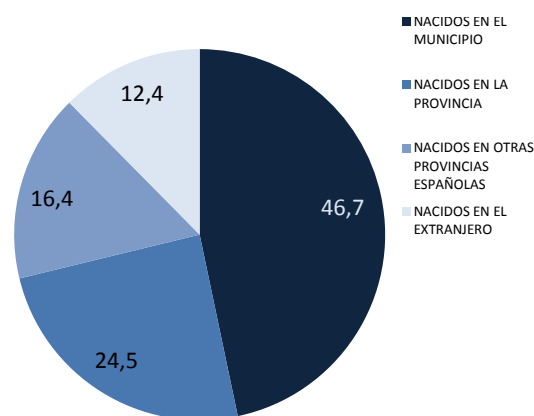
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

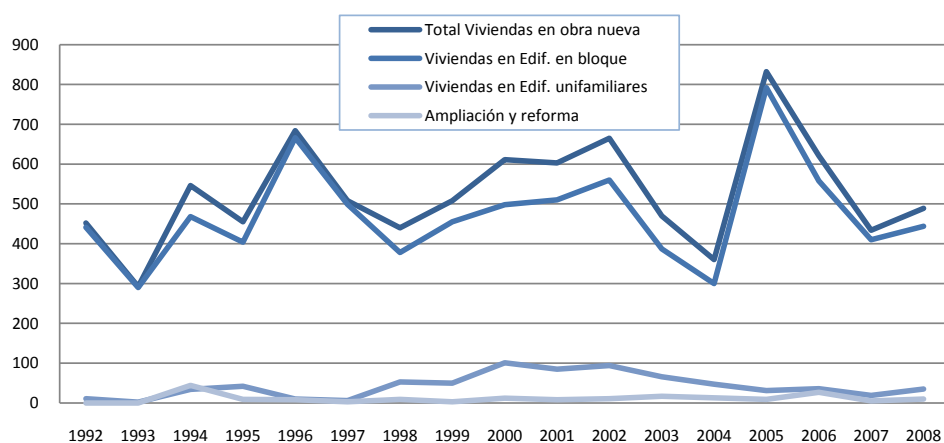
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

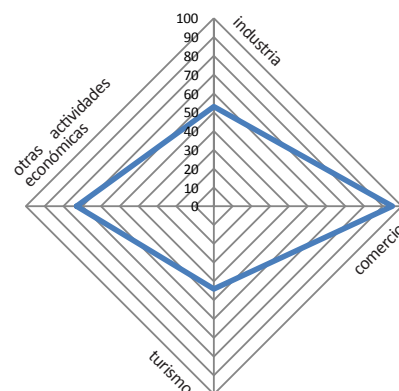
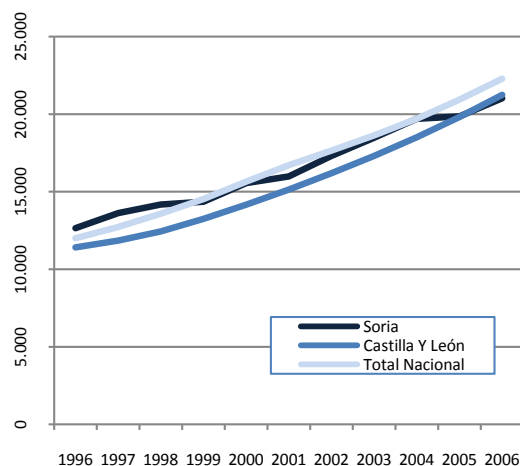
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



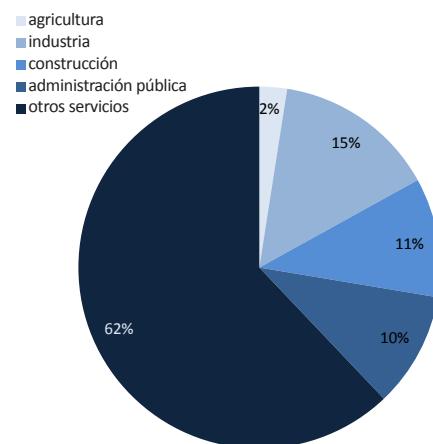
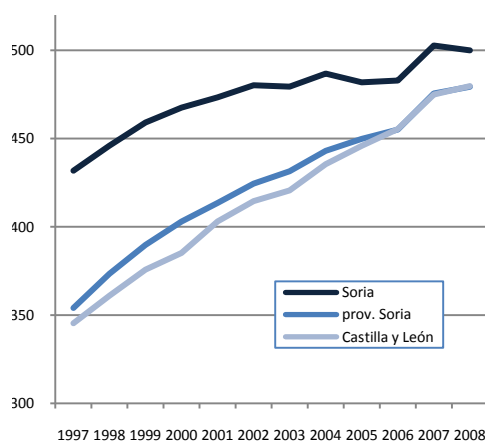
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

SORIA

REGIONAL / LITTLE / MARKET CENTRE - CENTRO REGIONAL DE MERCADO / PEQUEÑO

La estructura demográfica de Soria es muy diferente al del resto de capitales de Castilla y León. Una población que en la década final del siglo pasado crecía a un ritmo sostenido, mientras que muchas ciudades de la región perdían o crecían muy poco, en estos últimos 10 años ha aumentado en más del doble su porcentaje de variación de la población. Esto gracias a una alta inmigración, tanto de extranjeros como de personas nacidas en la provincia, y a unos índices de maternidad y envejecimiento favorables.

La economía soriana se caracteriza por el aprovechamiento de los recursos naturales que se producen en su entorno, sobre todo de la madera y de productos ganaderos destinados al consumo humano. El comercio presenta un índice de actividad que destaca sobre industria (vinculada también a los productos antes citados) y sobre el turismo. Es por ello por lo que se ha incorporado a Soria en la categoría de "Regional / Little / Market Centre, como centro de mercado de un territorio amplio y poco denso.

Con una tasa de paro inferior en un punto y medio a la media regional, y un PIB per cápita en la media, Soria presenta también un alto porcentaje de afiliados a la Seguridad Social en industria (15%) y en la administración pública (10%), un porcentaje comparativamente alto, derivado de su condición de capital provincial.

VALLADOLID

Valladolid es la ciudad de mayor tamaño de Castilla y León, marcada por su posición central en el territorio de la Comunidad Autónoma y por su condición de capital de la misma. Todo ello, unido al carácter industrial de la economía local, impulsado con la creación del Polo de Desarrollo en los años 60 del pasado siglo, y arraigado en centros como Renault o Michelin y en una sólida industria agroalimentaria, hace de Valladolid un espacio urbano rico y complejo.

Valladolid cuenta hoy con unos 320.000 habitantes en el municipio, y más de 80.000 en el alfoz. Estamos por lo tanto ante una aglomeración urbana de 400.000 habitantes, todavía con potencial de crecimiento. En la evolución del modelo territorial vallisoletano se verifica un espacio metropolitano emergente, en el que se está produciendo un proceso de periurbanización, básicamente residencial, pero también relacionado con actividades tanto industriales como terciarias, que se difunden desde el núcleo central hacia los municipios de su entorno.

Las disfunciones urbanísticas de este crecimiento reciente, muy expansivo tanto en el municipio de Valladolid como en su entorno –mal trabado por las infraestructuras y desigual en su calidad e intensidad– han sido maduras por las Directrices de Ordenación del Territorio (DOTVaEnt), de perfil protectorio, dirigidas a moderar los impactos de un crecimiento hoy pensado exclusivamente desde cada pueblo. Municipios con un desarrollo urbanístico enorme como Arroyo de la Encomienda, conviven con municipios más prudentes, como Boecillo, Simancas o Laguna de Duero. Las mejoras recientes en el espacio urbano central de Valladolid, sin duda meritorios, contrastan con una inmensa y fragmentada periferia, todavía pendiente de un criterio de calidad estable.

Tradicionalmente, el centro histórico de Valladolid ha concentrado todas las centralidades reales y potenciales. Esta dinámica no ha sido contrarrestada por el planeamiento urbanístico, que no ha facilitado la difusión de centralidades para consolidar un esquema policéntrico, más coherente con la realidad urbana. Sin embargo este proceso se ha desarrollado espontáneamente en transferencias hacia el Oeste, venciendo la tradicional barrera del Pisuerga y con la Avenida de Salamanca como gran eje articulador de nueva centralidad. Otro espacio relevante es el que, en el Norte de la ciudad, está generando el Campus universitario. El soterramiento del pasillo ferroviario y el traslado de los talleres anuncian una nueva dinámica urbana hacia el Este, venciendo la barrera interior que ha generado el propio ferrocarril.

El despliegue de la administración autonómica ha favorecido la centralidad regional, que contaba con los precedentes históricos de la Universidad y la Real Chancillería. A la vez centro de actividades comerciales, de servicios privados y polo logístico –aunque con su nodo ferroviario en Medina del Campo y su nodo viario en Tordesillas–, Valladolid ha aprovechado sus ventajas competitivas en los últimos años, fortaleciendo su economía y acentuando sus potencialidades de centro urbano moderno, más cerca de Madrid desde la entrada en servicio de la nueva línea ferroviaria vinculada al AVE.



VALLADOLID

Centro Industrial Moderno

Código INE: 47186

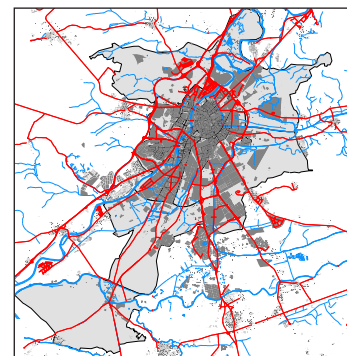
Superficie: 197 km²

Población 2008: 318.461 hab

Densidad 2008: 1.603 hab/km²

Altitud núcleo principal:

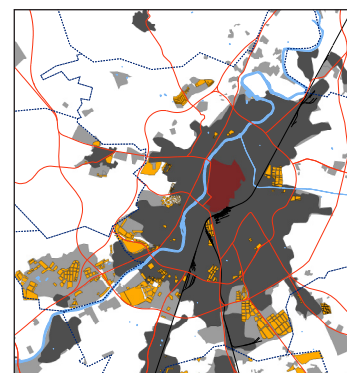
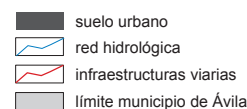
698 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico

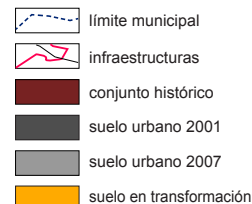
e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

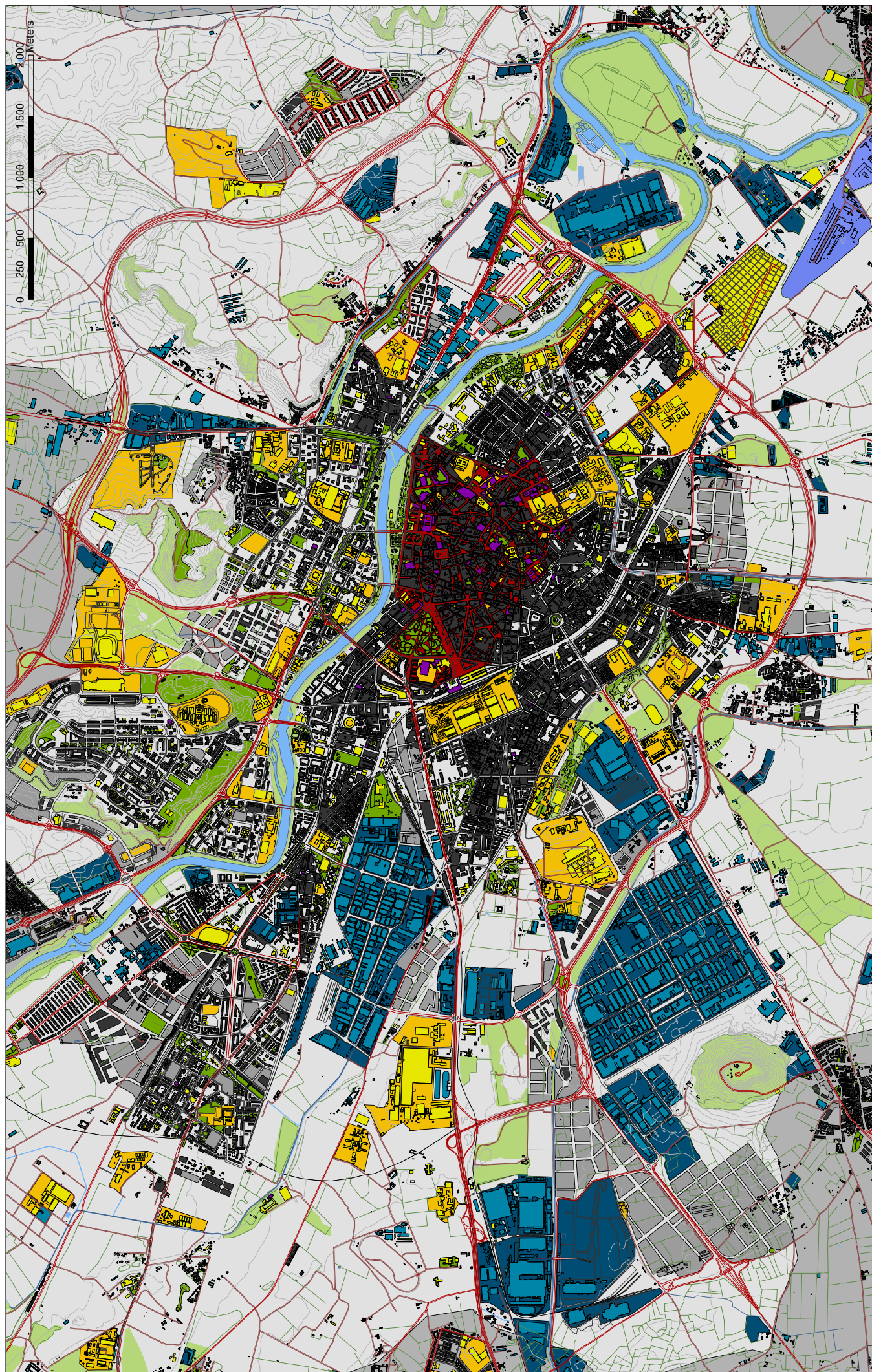


Mapa crecimiento urbano 2001-2007

[Fuente: elaboración IUU]

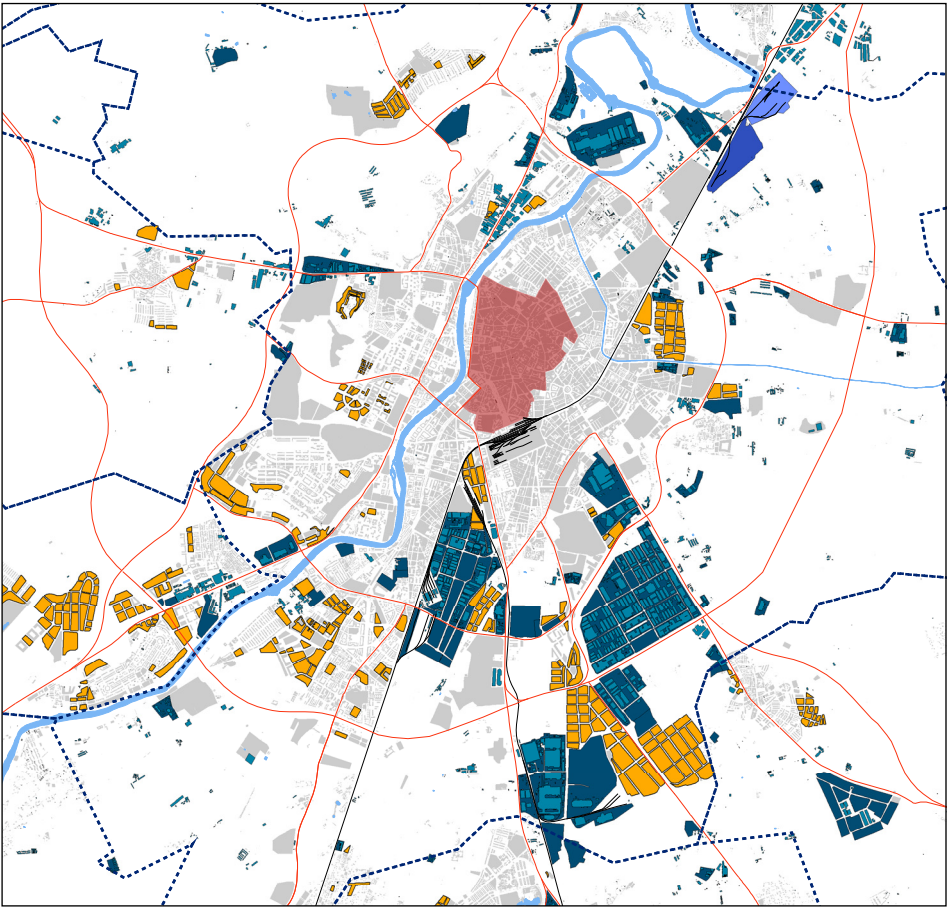


Estructura urbana. Ortofotografía
Estructura urbana. Ortofotografía e:1:90.000 2007
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007

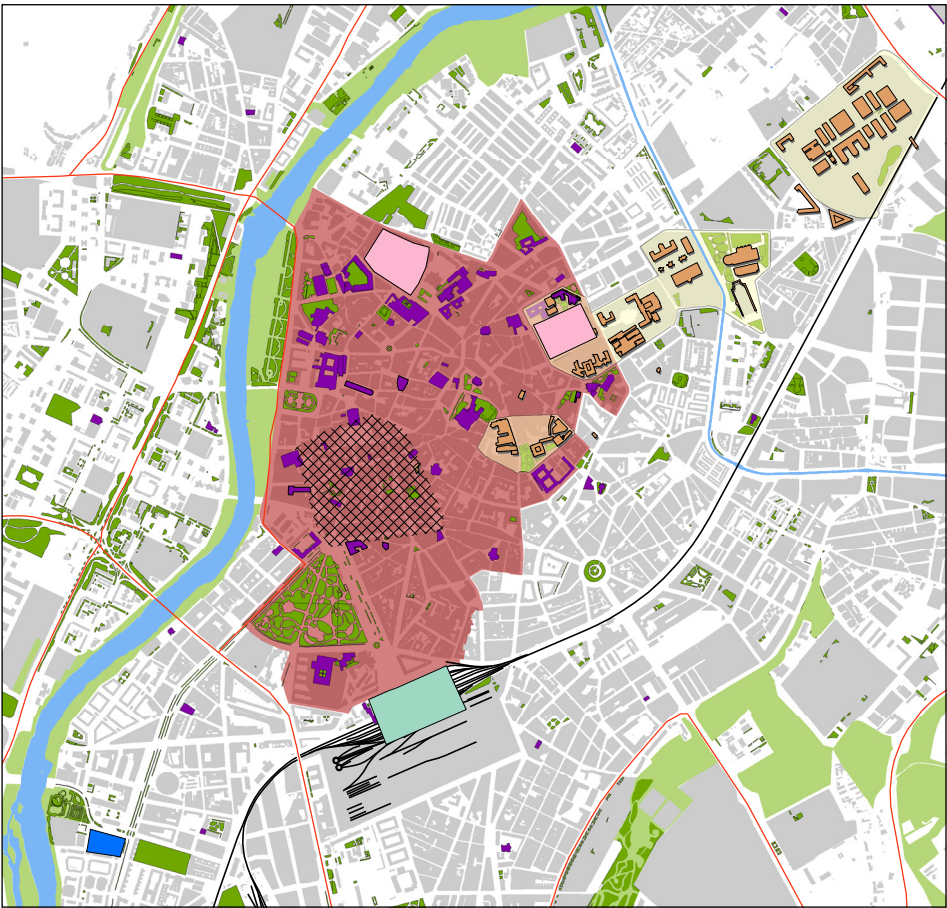


VALLADOLID Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [IUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009



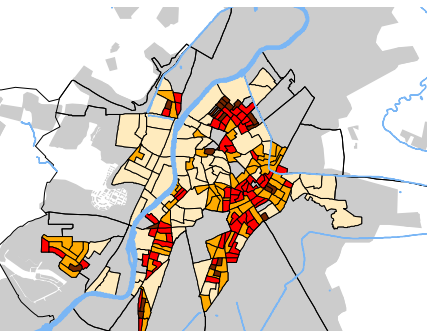
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- nuevos desarrollos
- polígonos industriales
- edificios industriales
- polígonos tecnológicos
- edificios de investigación



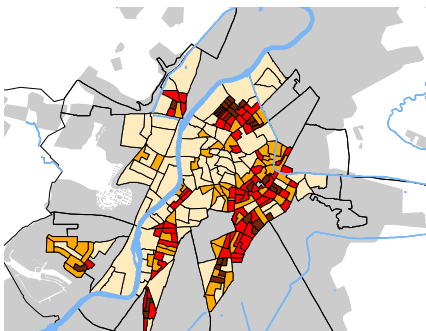
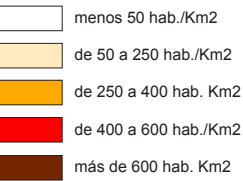
- monumentos
- conjunto histórico
- zona comercial central
- hospitales
- universidad
- estación AVE
- grandes centros comerciales
- verde urbano
- áreas verdes

arriba:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

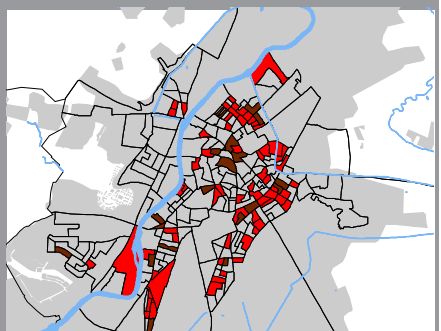
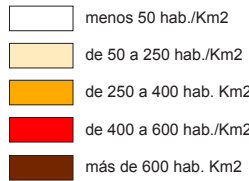
abajo:
Área central de Valladolid
e:1:30.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



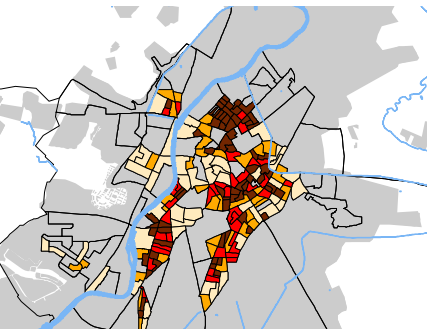
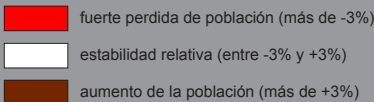
DENSIDAD 2008



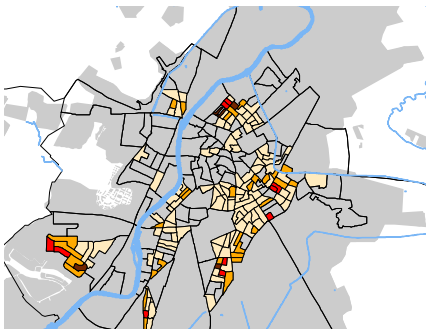
DENSIDAD 2001



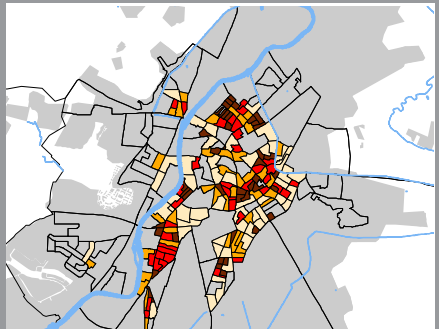
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



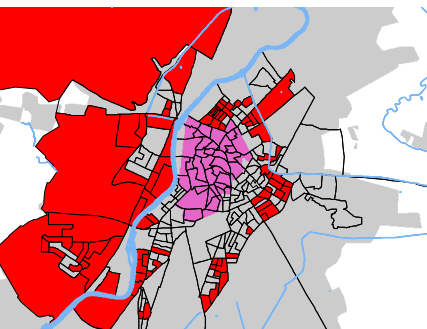
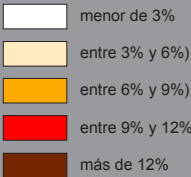
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



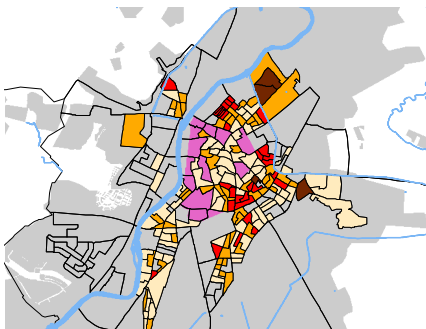
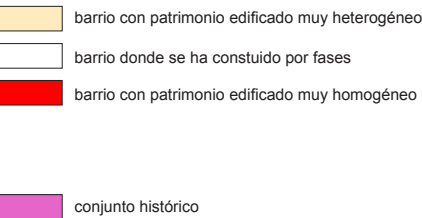
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



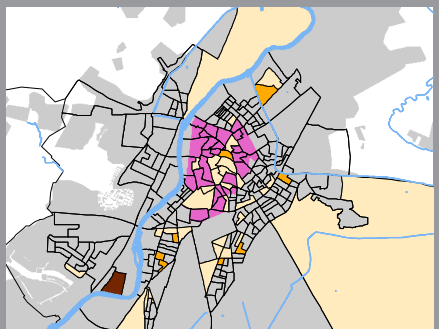
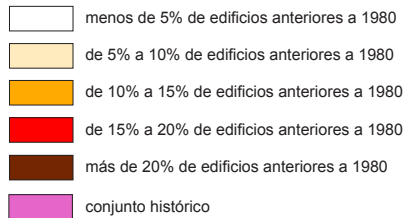
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

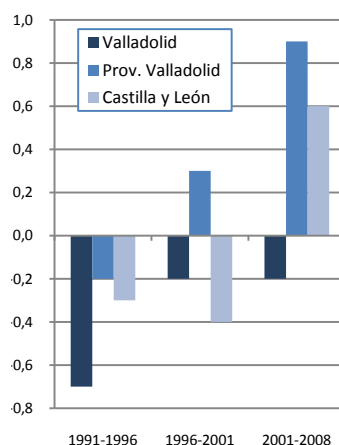
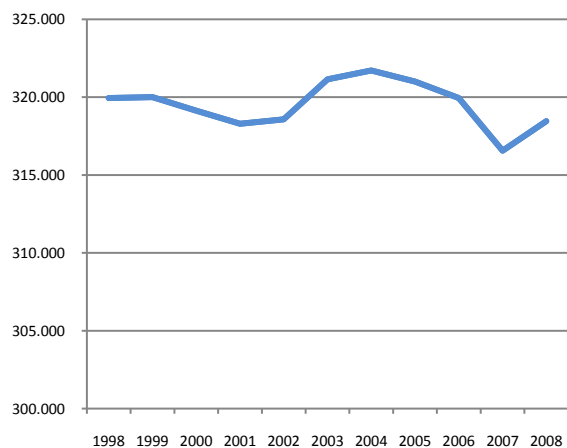


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

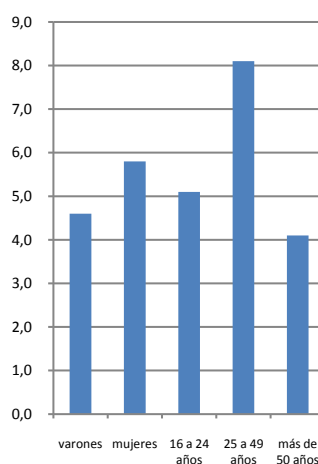
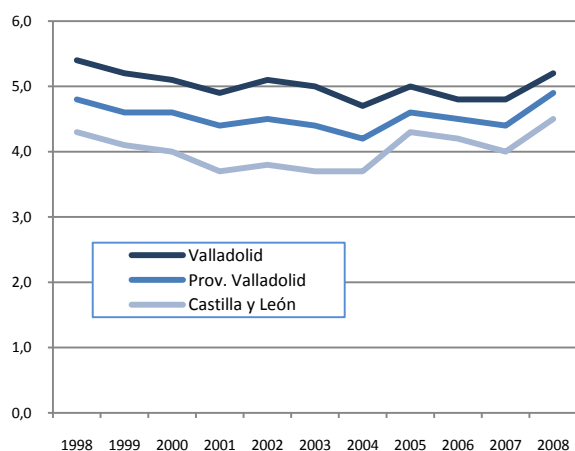




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

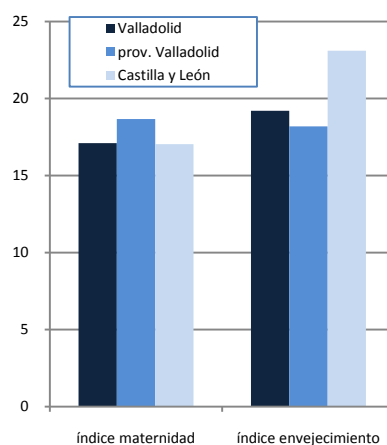
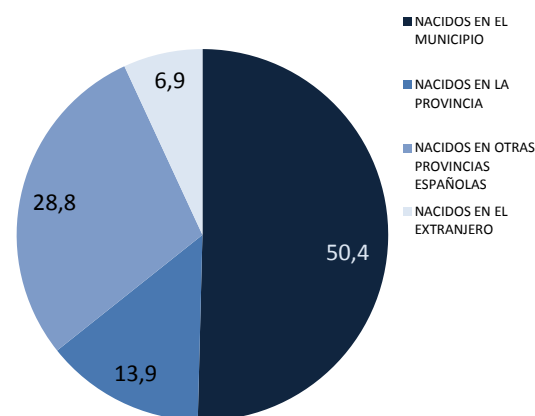
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

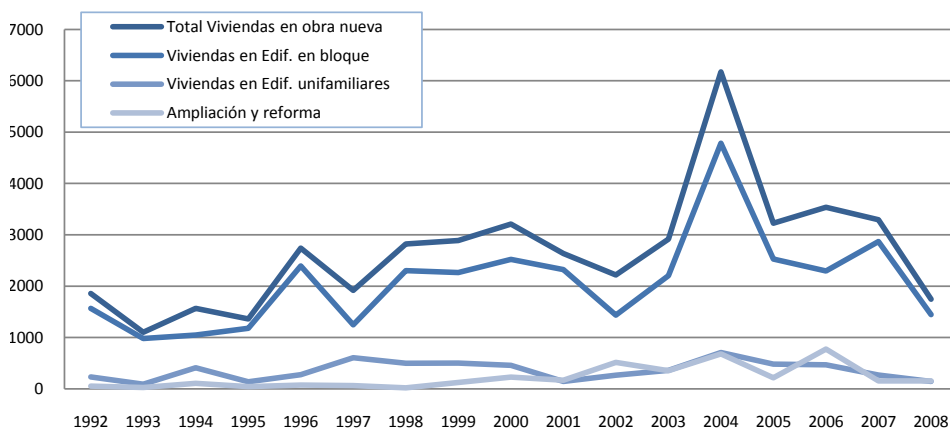
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

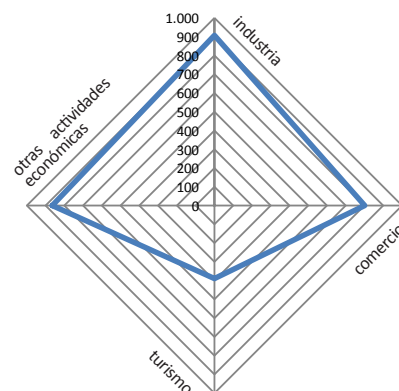
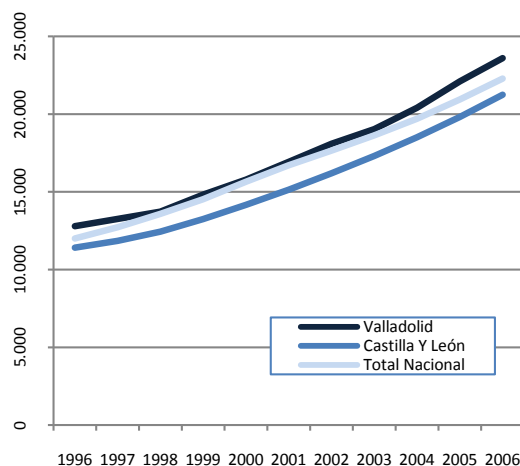
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



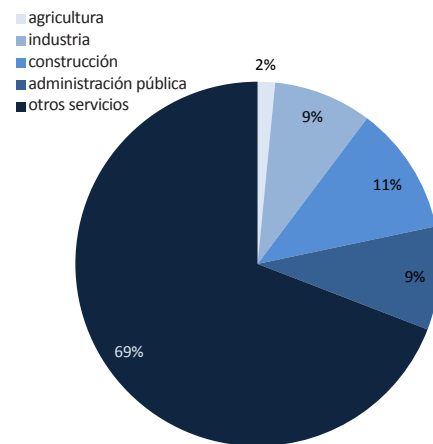
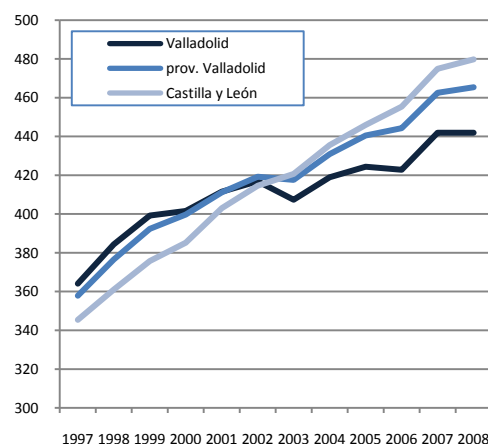
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

VALLADOLID

MODERN INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO

Valladolid es una aglomeración urbana de 400.000 habitantes en crecimiento, en la que se ha consolidado el proceso de periurbanización que ha desplazado población –también la industria y actividades terciarias– del núcleo central hacia los municipios de su entorno. Con ello, la ciudad pierde población mientras que el alfoz lo gana. Esto se refleja en la estructura de la población residente, con un índice de maternidad del municipio en la media regional y un índice de envejecimiento por debajo –similares al de otras capitales– pero que contrastan con los índices provinciales, más favorables, producto en parte del joven alfoz en crecimiento –el alfoz de Valladolid se configura como la quinta ciudad de Castilla y León.

El factor tamaño unido a la condición de capitalidad se observa en la atracción que genera el sector servicios local en un amplio entorno, más allá de los límites provinciales, y en el perfil foráneo de la población residente, con un 30% de nacidos fuera del municipio, más alto que otras capitales de la Comunidad. No obstante, a este papel de centro administrativo se le une el carácter industrial de la economía local. Los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social presentan un patrón estándar, sin que destaque especialmente la industria o la administración pública. Sin embargo los índices de industria, comercio y otras actividades económicas están muy por encima de los de cualquier otra ciudad de Castilla y León. A pesar de ello, como el índice de industria destaca ligeramente sobre los otros y como la Urban Audit europea clasificaba a Valladolid como un “Modern Industrial Centre”, centro industrial moderno, mantenemos dicho perfil, adecuado para Valladolid en un contexto comparativo.

LAGUNA DE DUERO

Laguna de Duero, ciudad rodeada de pinares y bañada por el río Duero, tiene una situación privilegiada que en otros tiempos propició la abundancia de fuentes y manantiales, hoy en desuso o desaparecidas, siendo la más representativa la Fuente de San Pedro Regalado, en El Abrojo. El casco urbano se encuentra junto a la laguna que en tiempos fue salada y que atrajo a los primeros moradores para explotar sus salinas.

La ciudad se caracteriza por ser un espacio urbano en constante transformación y crecimiento, desde que en los años 70 del siglo XX la ciudad asociase su expansión al crecimiento de la capital y de su industria. El desarrollo de la infraestructura urbana y de los equipamientos de esta ciudad emergente ha ido en consonancia con su creciente número de habitantes. Actualmente es una localidad con cierto perfil industrial, a la vez que ciudad dormitorio, con cuatro núcleos de población más o menos próximos y varios espacios especializados de borde. En plena ebullición urbanística, Laguna se ha convertido en uno de los núcleos más modernos, grandes y poblados de la provincia, en una interacción cotidiana de ciudadanos y actividades con la capital, sin solución de continuidad en sus espacios urbanizados.

Laguna de Duero es, por todo ello, una pequeña ciudad de 20.000 habitantes, profundamente ligada a la aglomeración urbana de Valladolid y que da forma a su primera corona en el Sur, hacia el Duero. En los últimos años el municipio se ha esforzado por modificar su condición de ciudad dormitorio, introduciendo mejores servicios y mayor complejidad en las actividades económicas locales. Esta dimensión urbana se puede hoy verificar en el entorno de la laguna y en el corredor de la antigua travesía, donde la urbanidad y escala de la edificación y la mezcla de usos se hacen más evidentes.

Las relaciones de dependencia de Laguna de Duero respecto a Valladolid exigen quizás un esfuerzo complementario a lo ya realizado, fomentando una mayor centralidad del sistema urbano local, para lo cual es imprescindible que esta joven ciudad configure un perfil específico desde el que orientar el futuro de sus diferentes áreas más o menos homogéneas.



LAGUNA DE DUERO Ciudad Satélite

Código INE: 47076

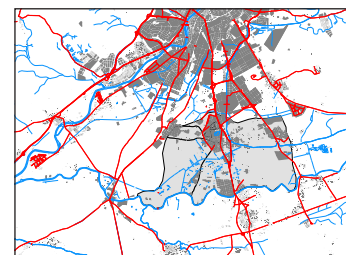
Superficie: 29 km²

Población 2008: 21.483 hab

Densidad 2008: 728 hab/km²

Altitud núcleo principal:

704 m (SIE JCyL)

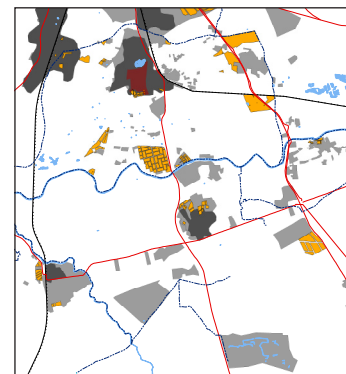


Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

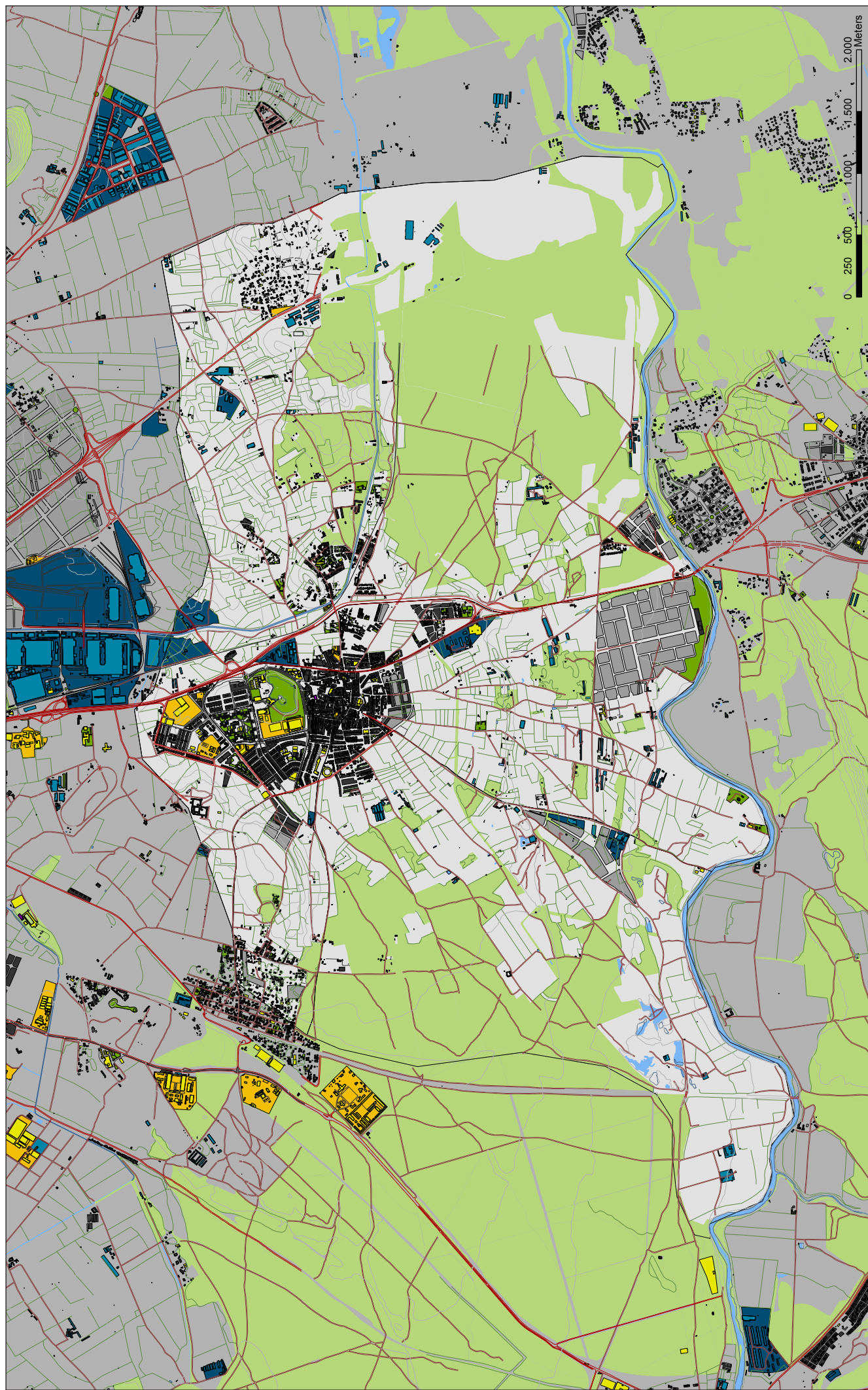
[Fuente: elaboración IUU]

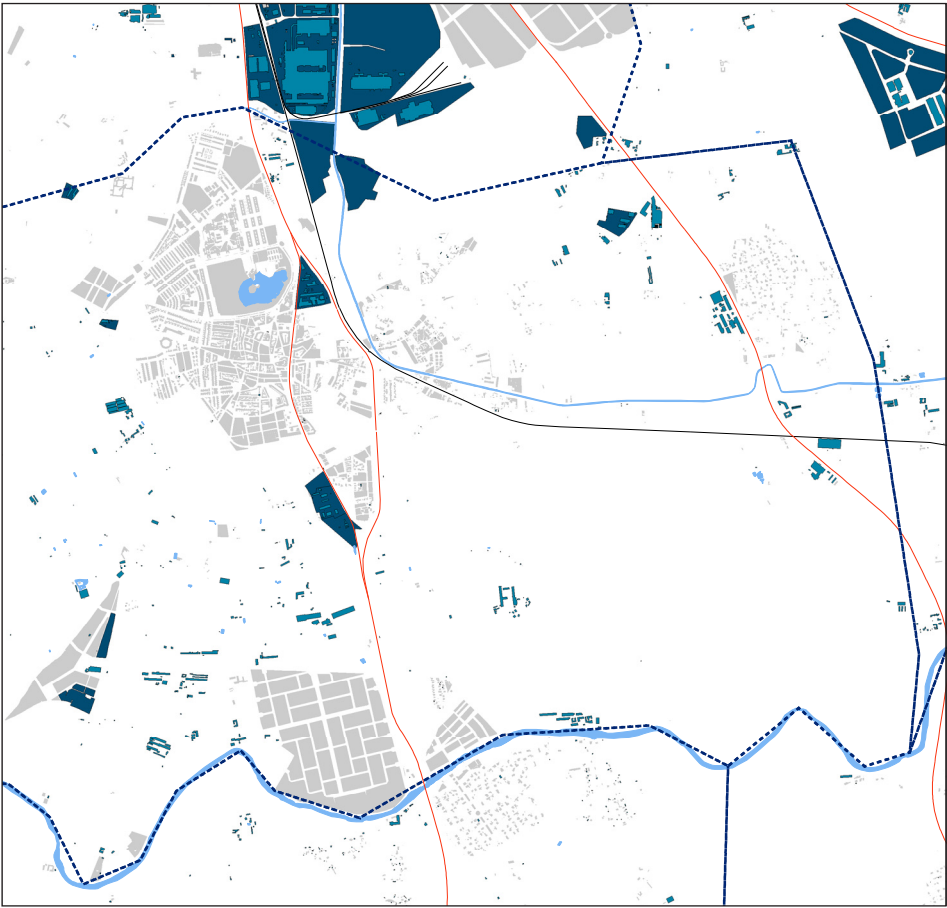
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofoto

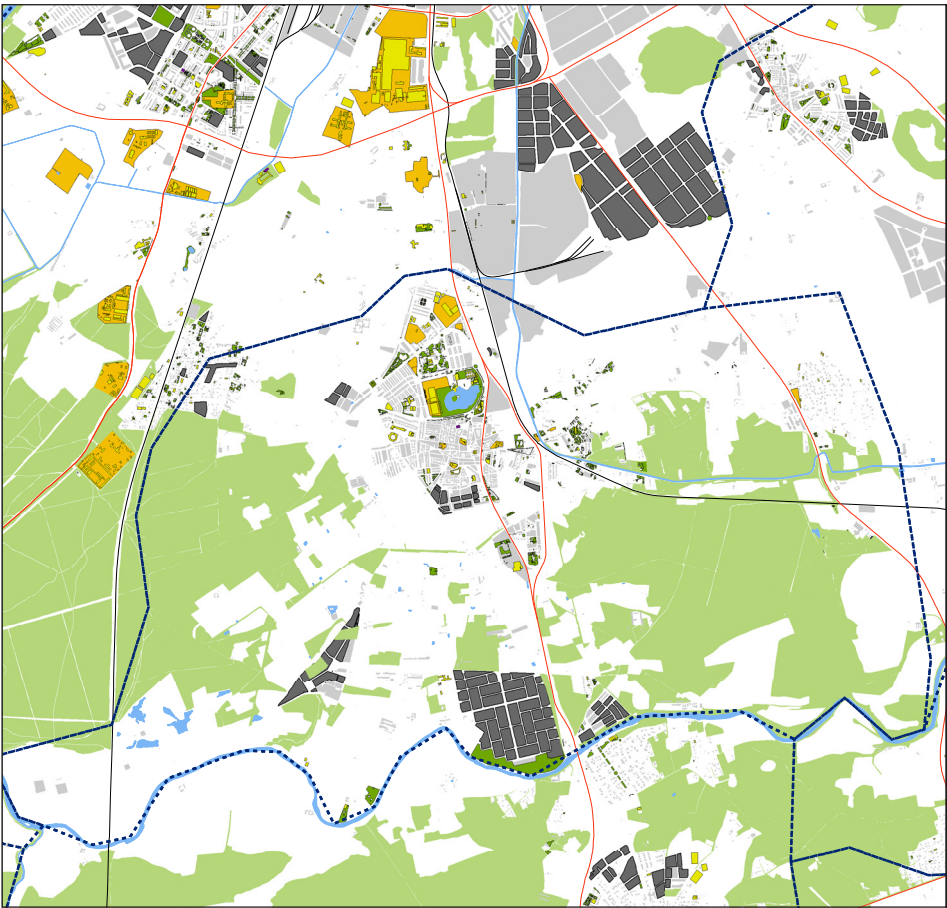
e:1:90.000

[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007





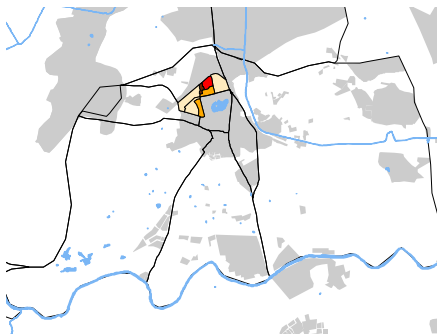
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- poligonos industriales
- edificios industriales



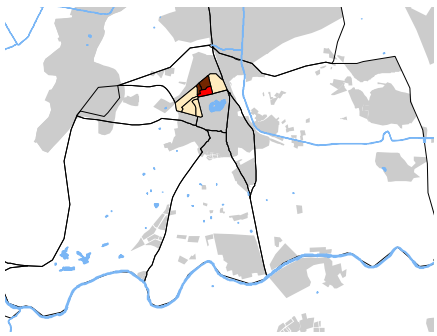
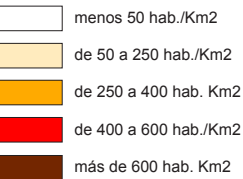
- verde urbano
- áreas verdes
- áreas de nuevo desarrollo
- equipamientos
- áreas equipadas

arriba:
Áreas productivas y poligonos industriales
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

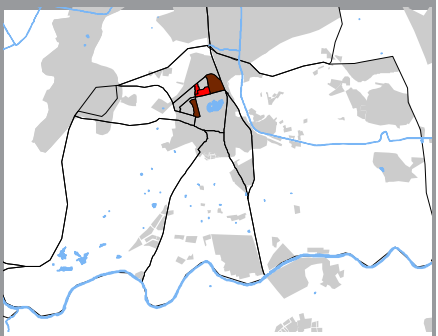
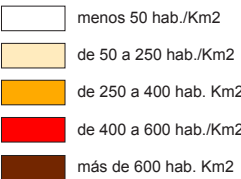
abajo:
Área de Laguna de Duero
e:1:100.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



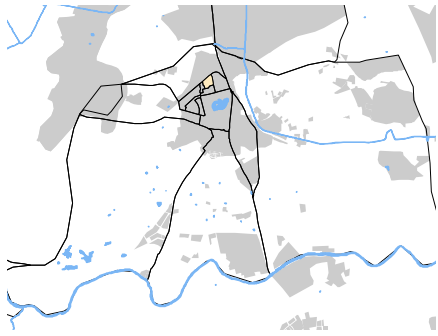
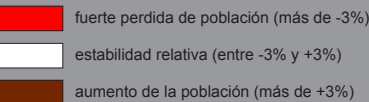
DENSIDAD 2008



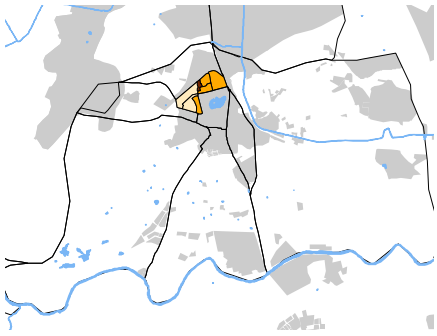
DENSIDAD 2001



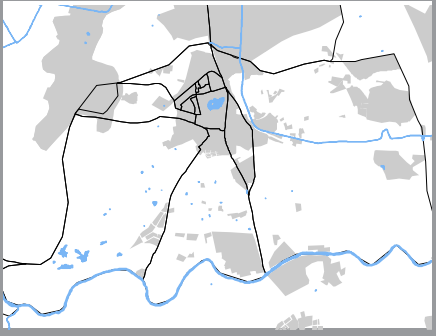
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



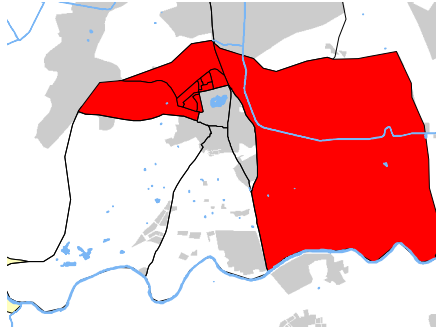
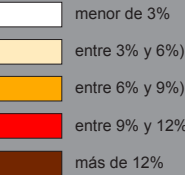
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



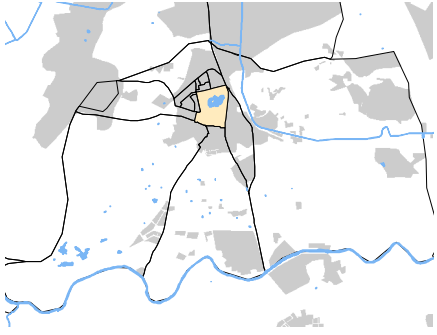
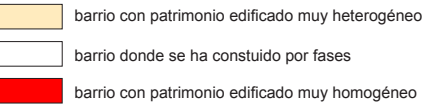
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



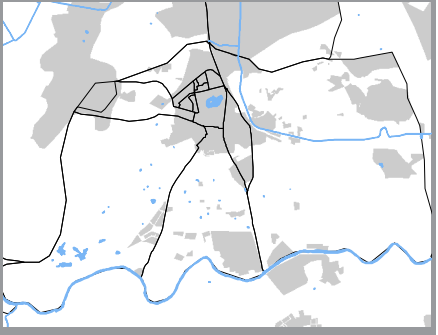
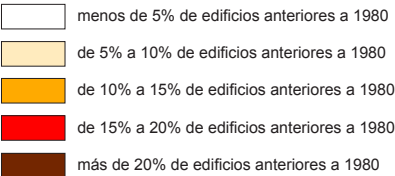
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



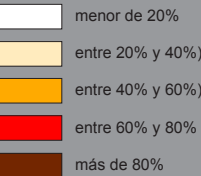
ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

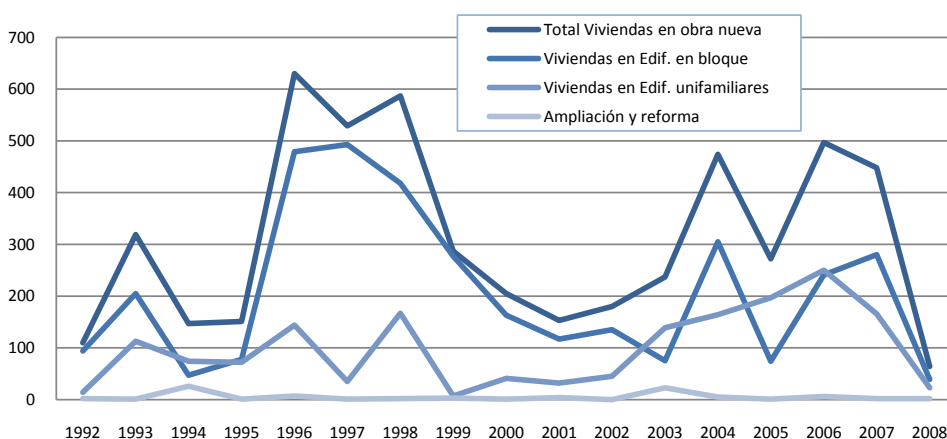
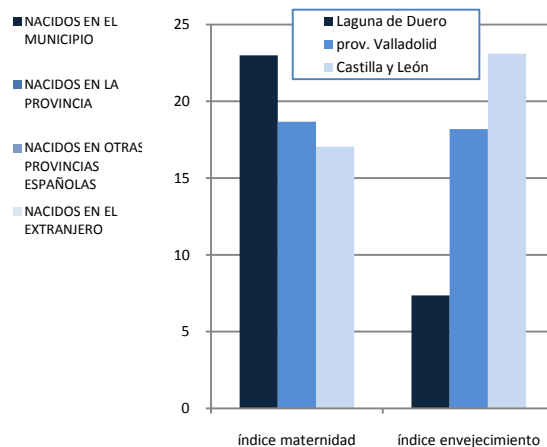
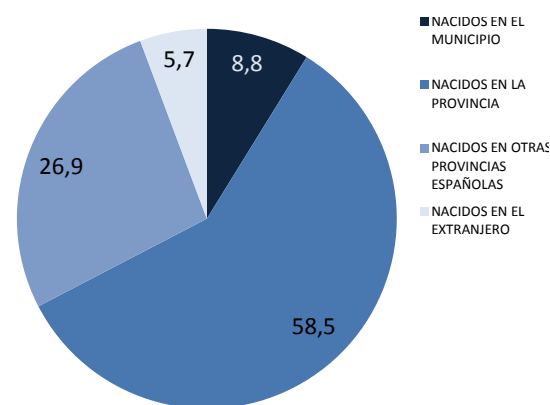
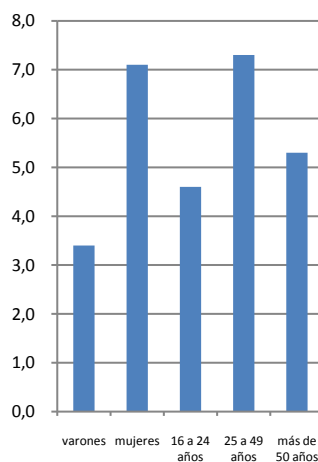
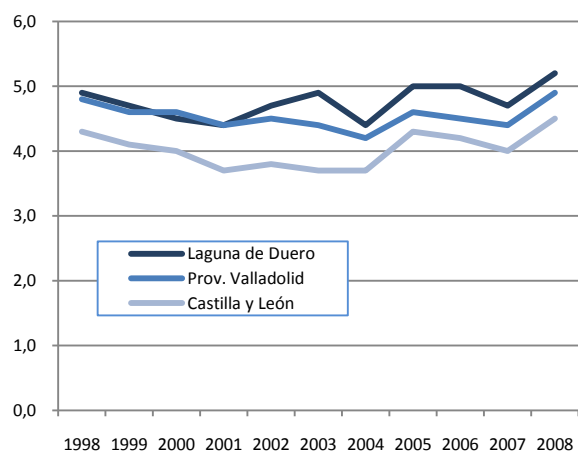
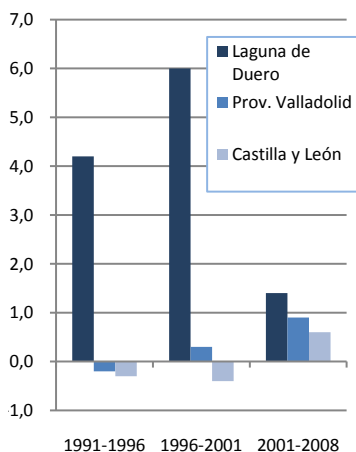
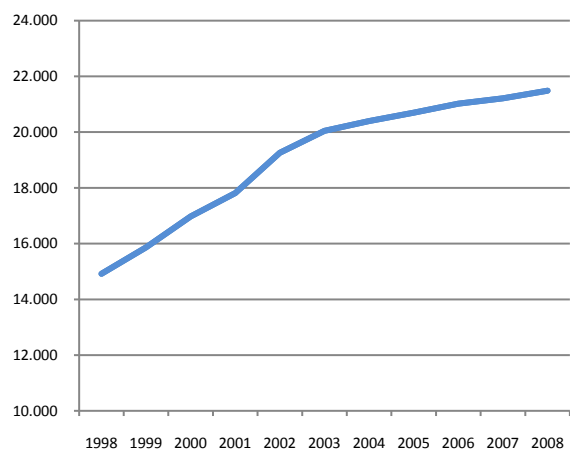


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)





EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

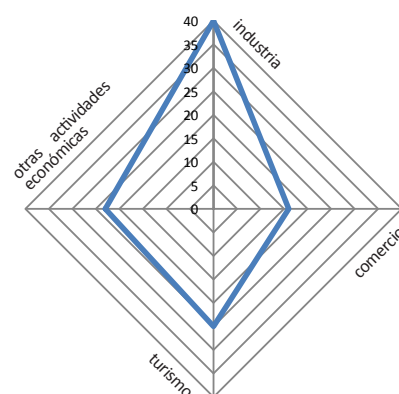
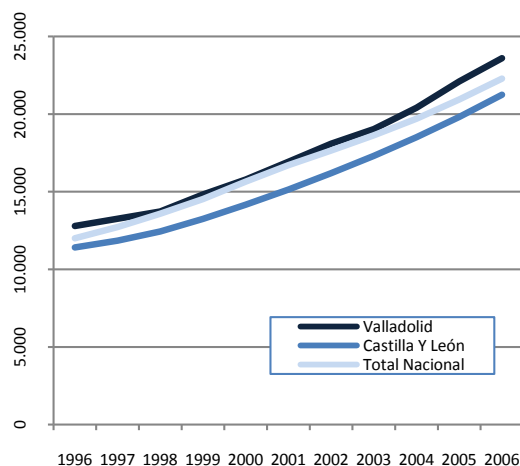
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



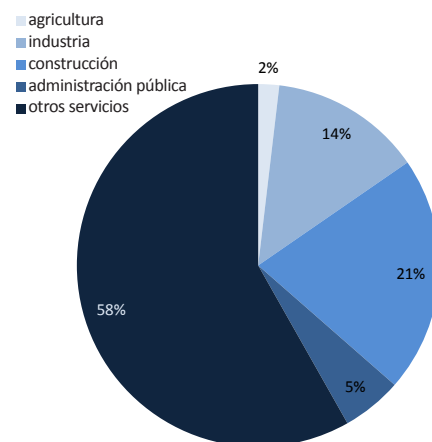
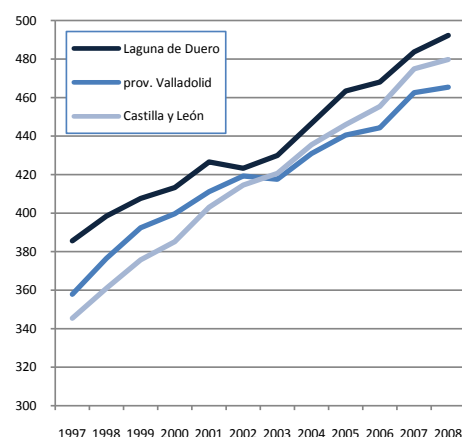
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana LAGUNA DE DUERO SATELLITE TOWN - CIUDAD SATELITE

Dentro del área de influencia de Valladolid, Laguna de Duero se califica como "Satellite Town". Presenta características típicas de una ciudad satélite y de un núcleo inserto en la zona urbana amplia de una ciudad central: un 58% de los residentes provienen de la provincia, frente a un 8.8% de oriundos del municipio, una población joven, con un índice de envejecimiento muy por debajo de las medias provincial y regional, y un índice de maternidad alto. El incremento de la población ha sido espectacular en las últimas dos décadas, así como el volumen de nuevas viviendas, con unos indicadores propios de ciudades de mayor tamaño. Otro dato característico de esta tipología es el alto número de vehículos por cada 1000 habitantes, superior a la media de Castilla y León, fruto de la necesidad de los habitantes de trasladarse a su lugar de trabajo, habitualmente la ciudad central, y de una mala comunicación por transporte público.

El crecimiento de la ciudad influye directamente en el número de trabajadores en la construcción que viven en el municipio; un 21% de los afiliados a la Seguridad Social lo están en este sector. No obstante, en su estructura económica destaca un alto índice industrial, derivado del esfuerzo municipal por modificar su condición de ciudad dormitorio, introduciendo actividades industriales. Esta intención se ve favorecida cuando estas actividades, al igual que la población, buscan salir del centro de las áreas urbanas beneficiando a los municipios colindantes.

MEDINA DEL CAMPO

Medina del Campo (la “medina” o ciudad y el “campo” o alfoz) es una ciudad histórica castellana poderosamente arraigada en su territorio. Más allá de su historia reciente marcada por la dificultad de desarrollo de un núcleo tan próximo a la capital regional, Medina busca diferenciarse y establecer un perfil sólido de cara al futuro. La ciudad del Castillo de la Mota y de la reina Isabel, la ciudad del “mercado” por excelencia, aspira hoy a consolidarse como centro comarcal relevante. La demografía en su evolución reciente (2001-2008) ha consolidado los 20.000 habitantes y establece su rol urbano sin discusiones. La diversidad y calidad de los servicios existentes en el municipio también dan cuenta de ello.

Es sabido que Medina del Campo cuenta con un casco urbano que ha sufrido la decadencia de un amplísimo conjunto histórico, la interferencia abrupta del ferrocarril –Medina es una ciudad ferroviaria– y un desarrollo posterior a golpes, rellenando vacíos e intersticios. Medina lucha desde hace años por mejorar esta trama urbana, alrededor de un espacio histórico central –su gran plaza– y las orillas del Zapardiel. Medina es también una ciudad industrial, con origen en el ferrocarril y, más tarde, vinculada con la A-6. La diversidad de los espacios productivos es cada vez mayor, aunque todavía prevalece el sector del mueble, en un contexto difícil que necesita reorganizarse sistemáticamente.

La estación de ferrocarril de Medina del Campo, inaugurada con la línea Medina-Valladolid en el año 1860 y cuya marquesina fue diseñada en el taller de Gustavo Eiffel, no ha perdido su rol de nudo ferroviario en el noroeste peninsular. No es solamente un punto de convergencia de las diferentes líneas procedentes de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco que se dirigen a Madrid, sino que también es un punto de las líneas que diariamente conectan Madrid con París y Lisboa. Las vías del ferrocarril, que atraviesan la ciudad en dos amplias curvas adaptadas al relieve para evitar La Mota, fragmentan la trama urbana, que junto con el río y las carreteras, crean una estructura cortada y rota. Es de hecho el entorno del ferrocarril, sobre todo en los alrededores de la estación, uno de los espacios más complejos de la trama urbana y donde se concentra parte de la industria de Medina del Campo.

Las posibilidades del municipio, incorporado a la red ferroviaria de Alta Velocidad, son grandes. A sus valores históricos y culturales, recuperados poco a poco, Medina debe también añadir una proyección futura, aprovechando sus ventajas de posición y la compleja recuperación de algunos grandes contenedores históricos –Simón Ruiz, cuarteles...– todavía sin solución definitiva. A ello contribuye un espacio urbano de servicios cada vez más dotado, con equipamientos de rango comarcal cada vez más eficientes, como ocurre con el Hospital, el Auditorio o el Museo de las Ferias, y una interacción positiva con sus diferentes entornos rurales y urbanos.



MEDINA DEL CAMPO Centro Industrial Moderno / Pequeño

Código INE: 47085

Superficie: 153 km²

Población 2008: 21.256 hab

Densidad 2008: 136 hab/km²

Altitud núcleo principal:

720 m (SIE JCYL)



Mapa geográfico

e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

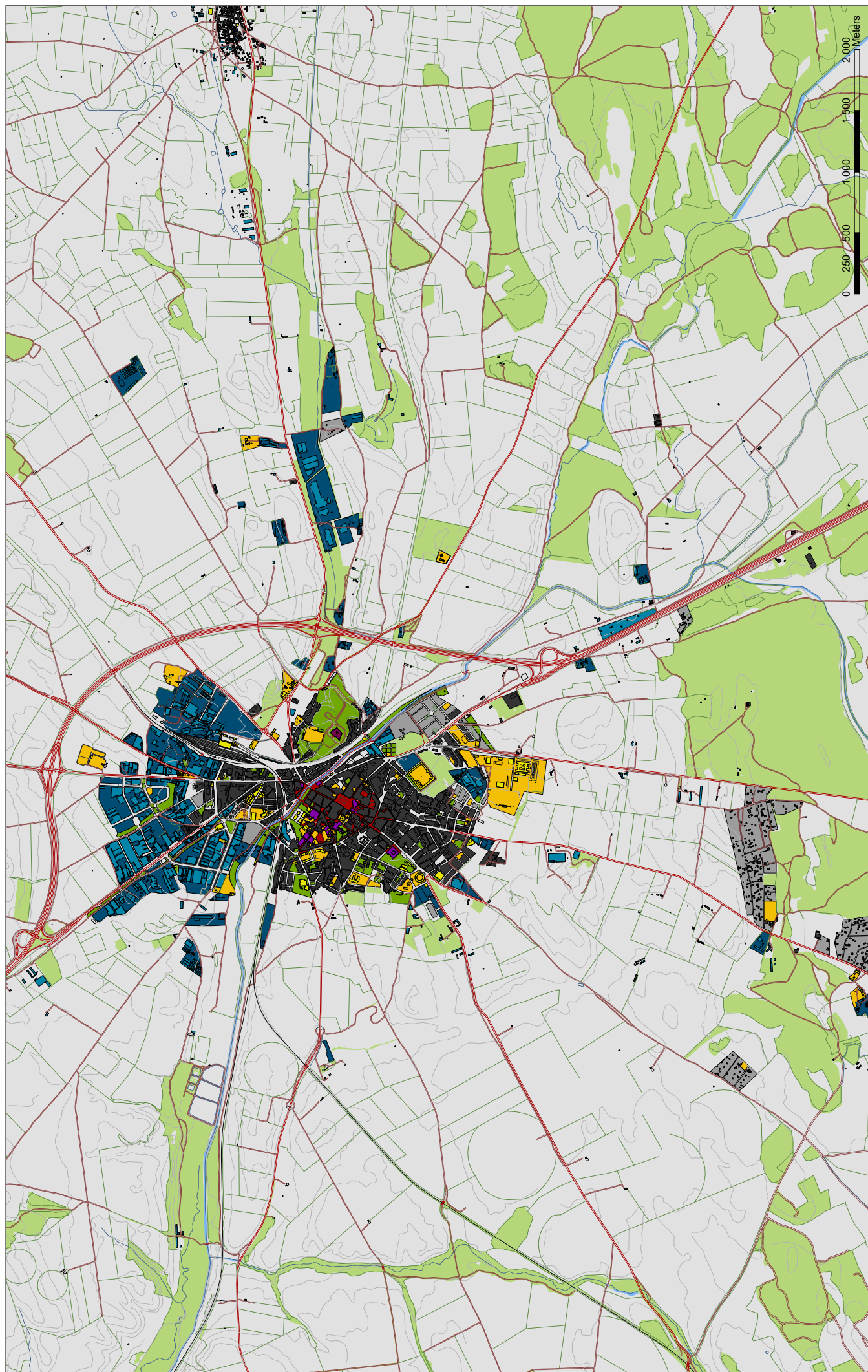
[Fuente: elaboración IUU]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana. Ortofotografía

e:1:90.000

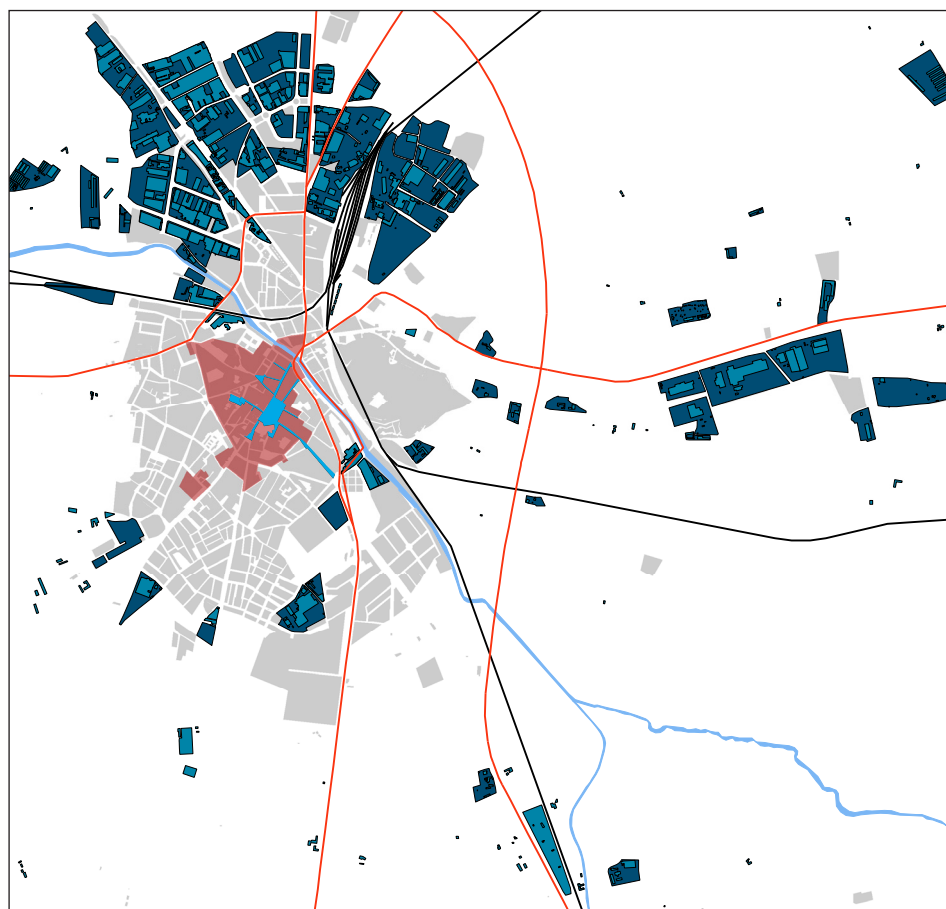
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



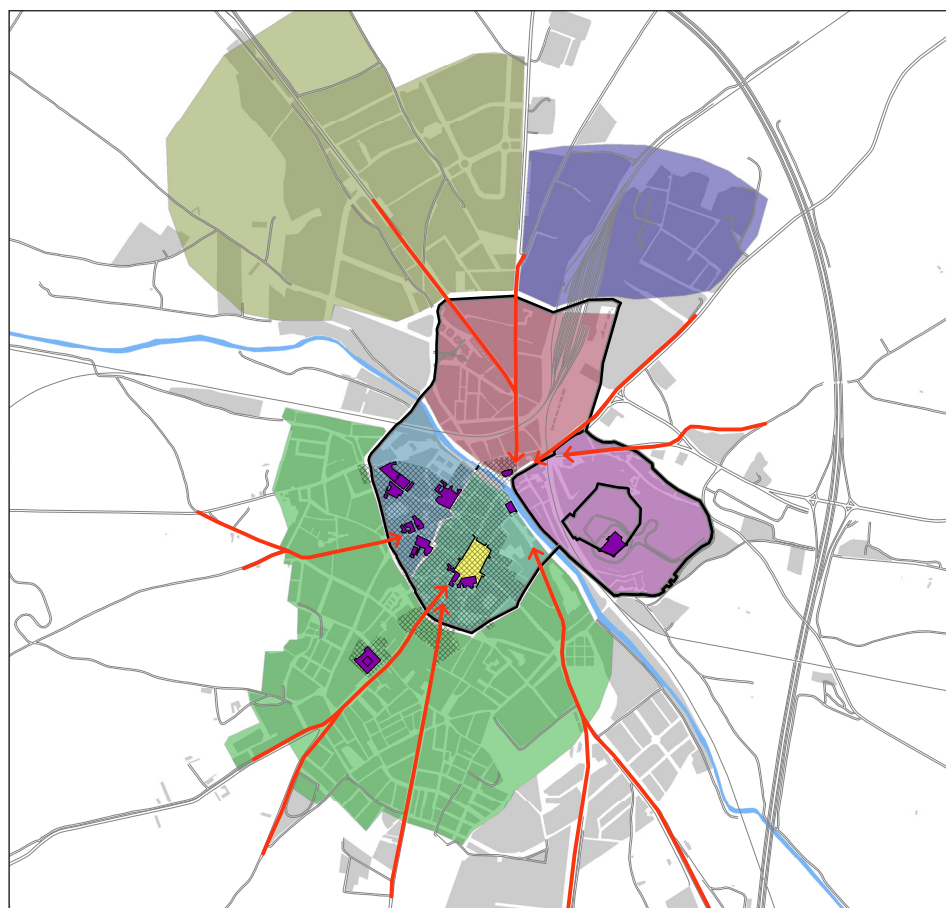
MEDINA DEL CAMPO Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [LUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- conjunto histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- verde urbano
- áreas verdes
- tecnología
- industrial



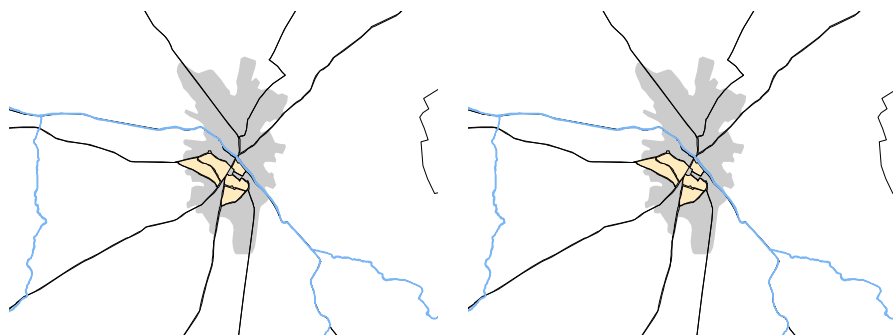
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- polígonos industriales
- edificios industriales
- conjunto histórico
- centro comercial abierto



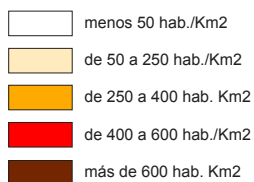
- tejido urbano
- monumentos
- plaza mayor
- accesos históricos
- trazado de las murallas
- conjunto histórico
- Ciudadela de La Mota
- Campo o centro ferial
- Sector aristocrático
- Sector septentrional
- Área de crecimiento
- Área industrial vinculada a la A-6
- Área industrial vinculada al ferrocarril

arriba:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1:36.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

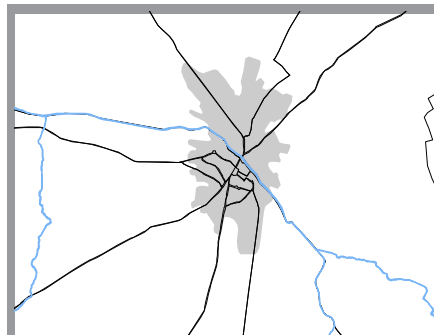
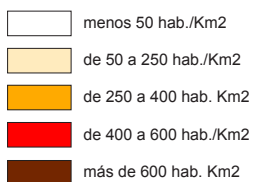
abajo:
Áreas urbanas
e:1:27.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



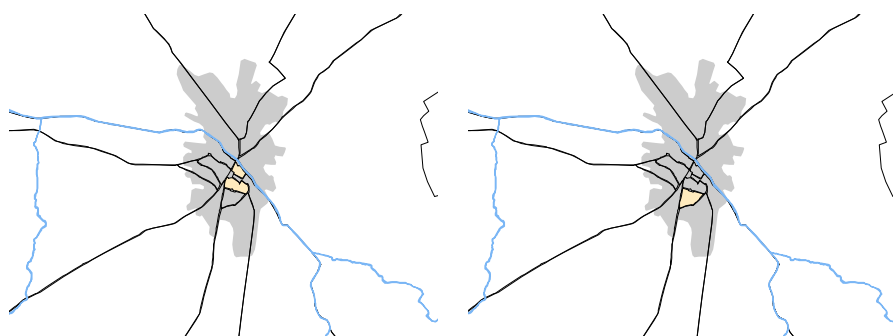
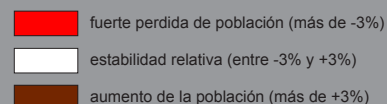
DENSIDAD 2008



DENSIDAD 2001



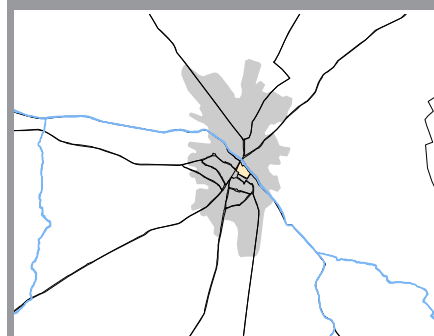
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



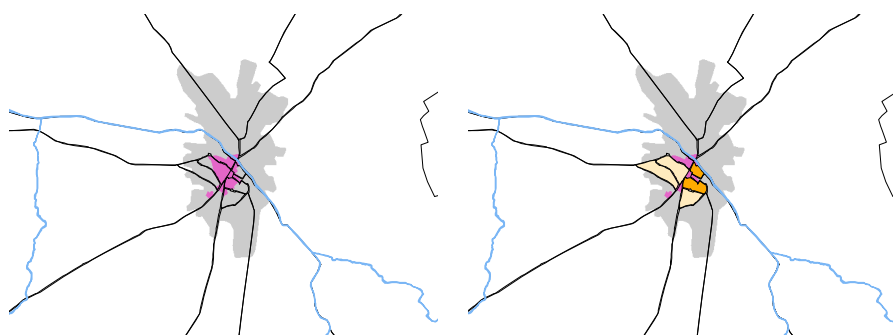
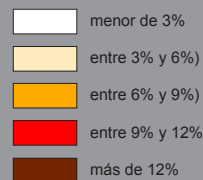
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



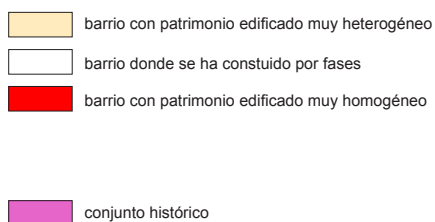
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



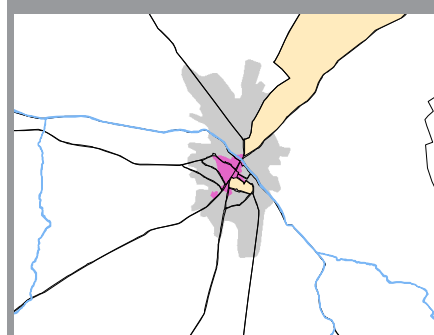
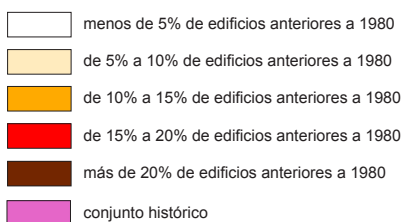
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

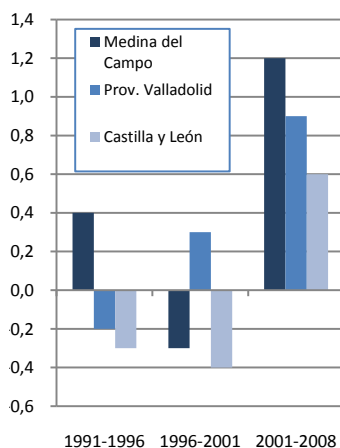
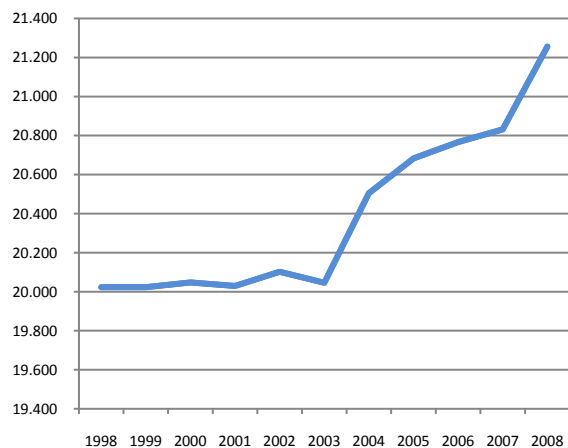


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVIENDA EN MAL ESTADO (2001)

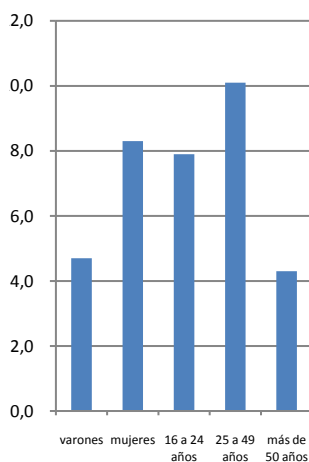
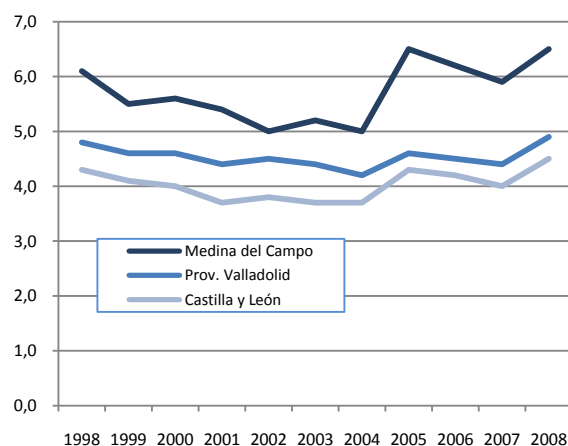




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

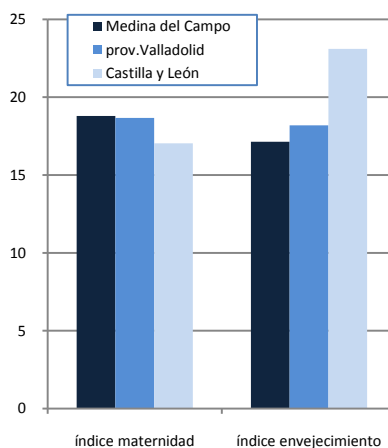
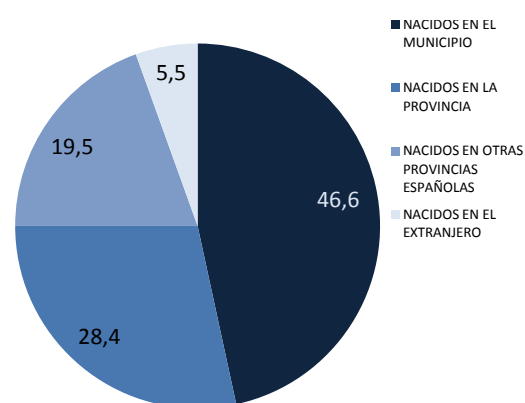
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

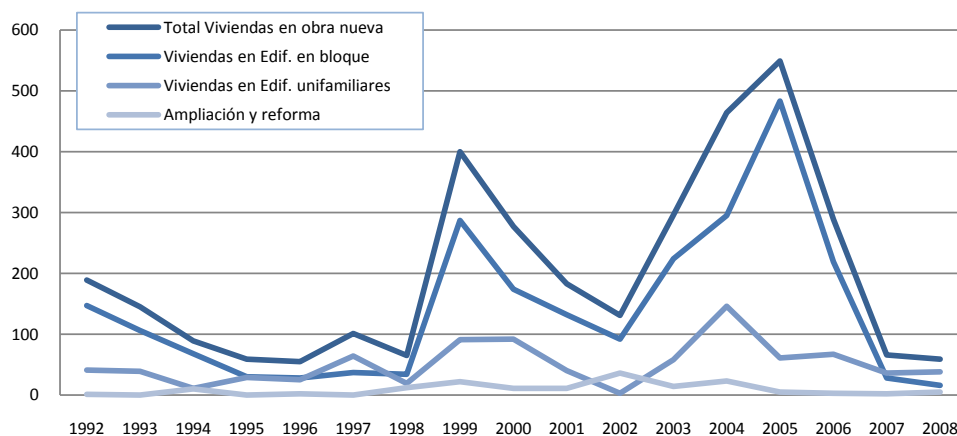
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

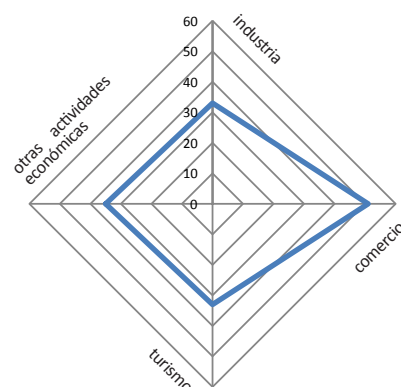
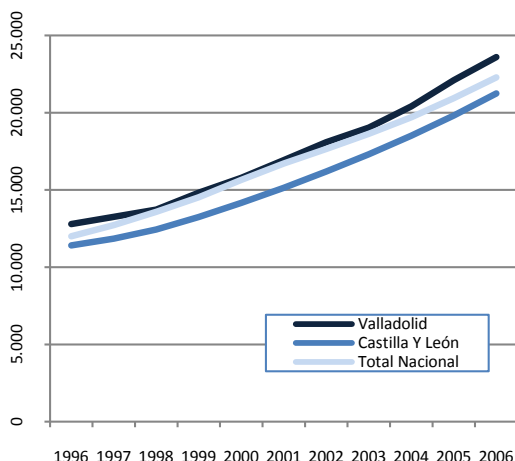
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



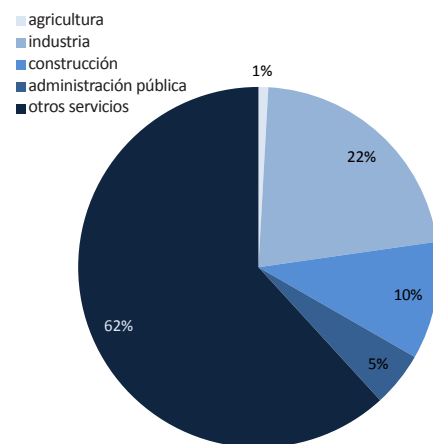
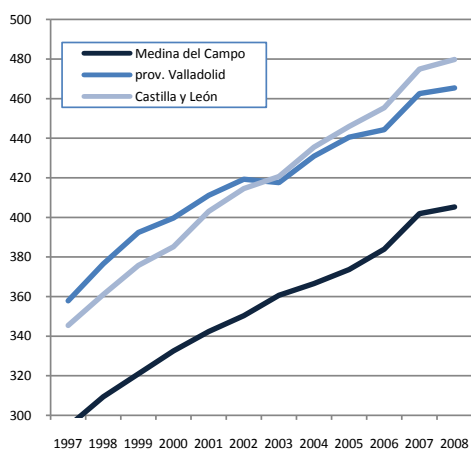
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

MEDINA DEL CAMPO

MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO / PEQUEÑO

Con una población que sufrió altibajos a finales del siglo pasado, hoy Medina del Campo presenta una dinámica demográfica en crecimiento, fomentada por unos índices de natalidad y envejecimiento favorables, y por su atracción sobre la población del entorno, con un 28% de residentes provenientes de otros municipios de la provincia. Este crecimiento de la población, realizado sobre todo entre los años 2002 y 2005 se refleja también en la construcción de nueva vivienda que el municipio ha realizado.

La gran actividad mercantil que ha existido en Medina del Campo desde el siglo XV, con las Ferias Generales del Reino que se desarrollaban en sus calles y plazas, y con el resurgir de la ciudad en el siglo XIX con la llegada del ferrocarril y la instauración de sus ferias y fiestas santolineras – el mercado semanal del Domingo, en 1870, la Feria Mayor de San Antolín, en 1873, y la feria ganadera de San Antonio de Padua, en 1877 – son el germen del actual perfil económico de la ciudad, con un importante índice en actividades comerciales. Hay también un importante índice de actividad industrial, con un 22% de afiliados a la Seguridad Social, sobre todo en la transformación de madera y mueble. Ello es hoy el motor económico del municipio, por lo que se ha considerado a Medina del Campo un “Modern / Little / Industrial Centre”, un centro industrial moderno, de tamaño pequeño, nudo además de comunicaciones terrestres entre el centro y el norte peninsular, tanto por tren como por carretera.

ZAMORA

La ciudad de Zamora, como otras ciudades de origen antiguo consolidadas como plazas fuertes y centros urbanos en la Edad Media, se sitúa en una posición elevada, dominando el Valle, un enclave singular elegido estratégicamente. Efectivamente, al Este de la ciudad se extiende la vega del Duero, con sus meandros sobre tierras fértiles que han facilitado los regadíos, penetrando en la ciudad. Sin embargo al Oeste de la ciudad el río Duero comienza a discurrir por un valle más encajado en su camino hacia las Penillanuras. La ciudad se dispone en un territorio de transición, entre dos paisajes singulares, en un paraje caracterizado por un “genius loci” específico: un promontorio sobre el Duero limitado por sus dos afluentes, Valderaduey y Valderey. El río Duero y la Ruta de la Plata “marcan” la posición geográfica de la ciudad dando sentido al hito urbano, una “encrucijada” en el territorio.

Zamora es una ciudad media-pequeña con claro perfil de capital provincial, por lo que su economía está muy vinculada a la estructura administrativa de diferentes niveles –Estado, Comunidad Autónoma, Provincia y Municipio– y por la función comercial, vital en algunas calles de su centro histórico.

La presencia de un campus universitario, consolidado en los últimos años, compensa la debilidad relativa de su tejido industrial, marcado por la carencia de grandes empresas. Sin embargo la ciudad cuenta con un tejido de pequeñas empresas consolidado y con una importante estructura cultural, con centros de alcance regional como la Fundación Rei Afonso Henriques, el Museo Etnográfico o el Museo de Baltasar Lobo. Además Zamora se configura como centro urbano clave en la relación de la Comunidad Autónoma con Portugal, un rol todavía por consolidar pero que ya se percibe en el proyecto logístico que impulsa la Junta de Castilla y León, en el marco del CyLog. Ello debe compensar la posición excéntrica de la ciudad en el noroeste de la región, enfatizando la función de Zamora como “ciudad del Duero”. La mejora de infraestructuras viarias con la reciente inauguración del tramo de la Ruta de la Plata (autovía) y la vinculación al AVE son otras potencialidades de corrección de una posición territorial relativamente complicada.

El espacio urbano zamorano, como el de casi todas las ciudades de la provincia es, a la vez, compacto y heterogéneo. La ciudad se percibe como una estructura urbana continua, aunque no siempre legible, ya que la secuencia de espacios públicos no está bien articulada, salvo en el conjunto histórico. La sucesión de tejidos urbanos evidencia la construcción fragmentaria de la ciudad, hecha a golpes. El río, a pesar de no haber sido bien tratado por los tejidos de borde, adquiere hoy nuevo protagonismo en la carretera de la Aldehuela, en los barrios del Sur, al pie de la murallas, etc. El urbanismo reciente ha tratado de recomponer fragmentos urbanos y espacios vacíos, estableciendo una mayor cohesión urbana y recuperando los barrios más humildes. En este sentido la ciudad, sus barrios y sus equipamientos han mejorado radicalmente en los últimos 20 años.



ZAMORA

Centro Regional de Servicios Públicos

Código INE: 49275

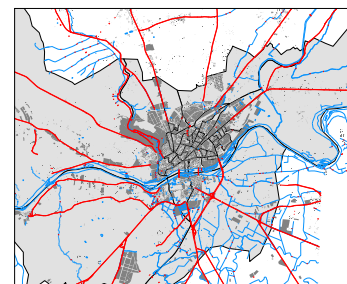
Superficie: 149 km²

Población 2008: 66.672 hab

Densidad 2008: 443 hab/km²

Altitud núcleo principal:

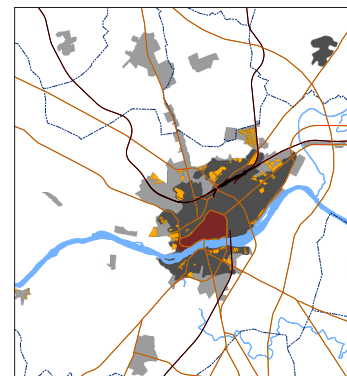
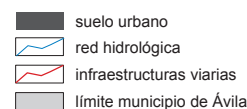
649 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico

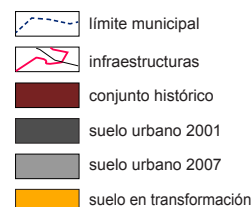
e:1:225.000

[Fuente: elaboración IUU] 2009



Mapa crecimiento urbano 2001-2007

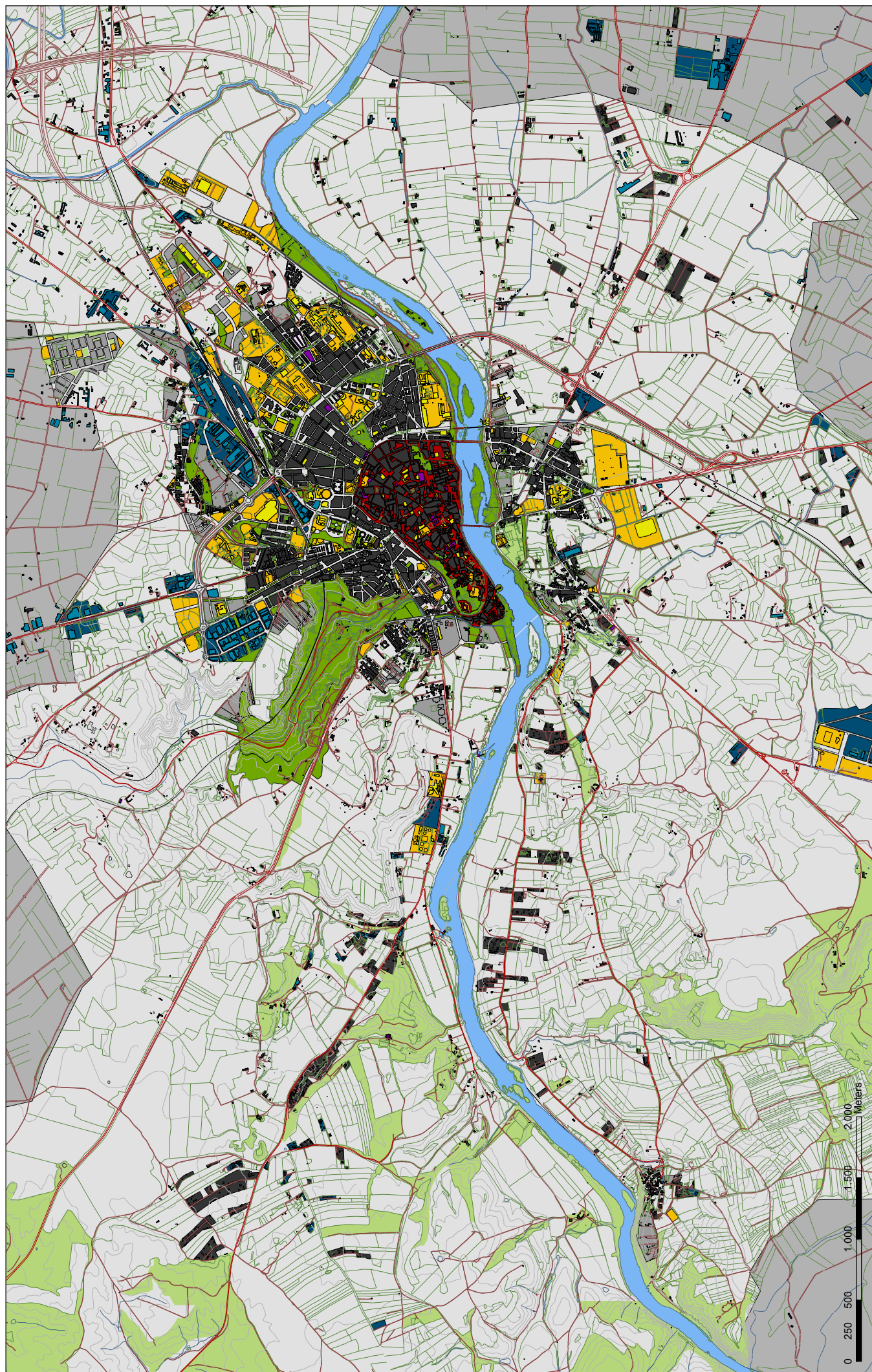
[Fuente: elaboración IUU]



Estructura urbana. Ortofoto

e:1:90.000

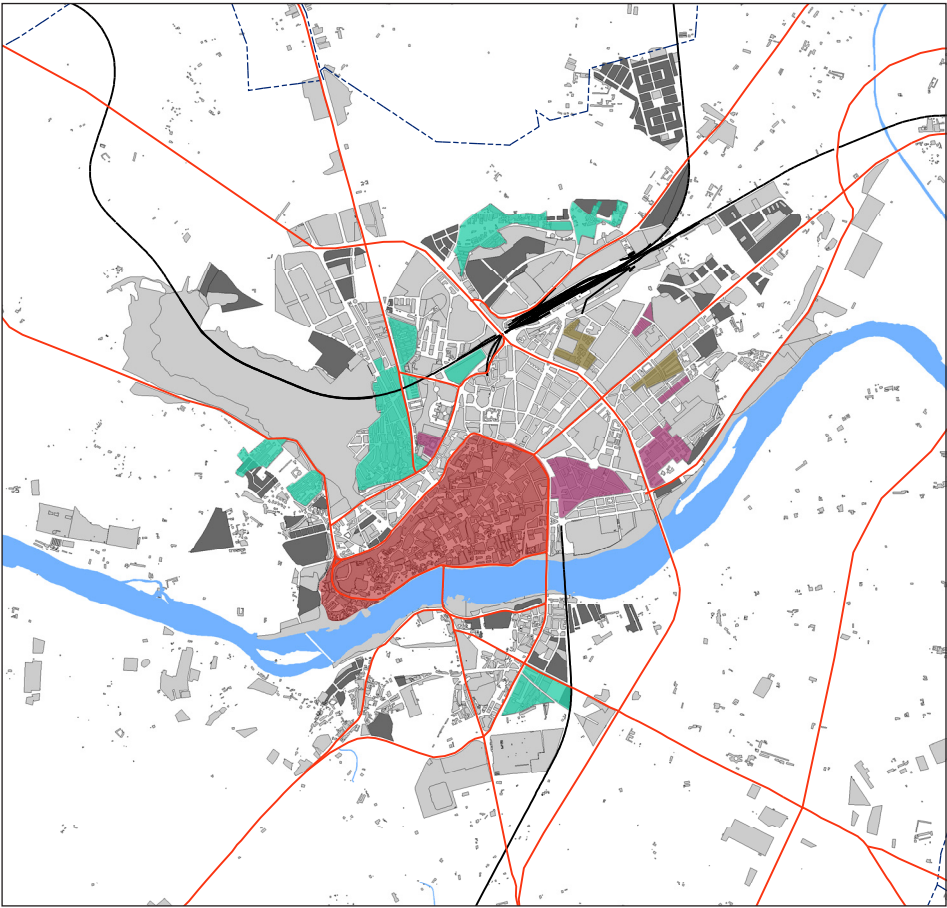
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



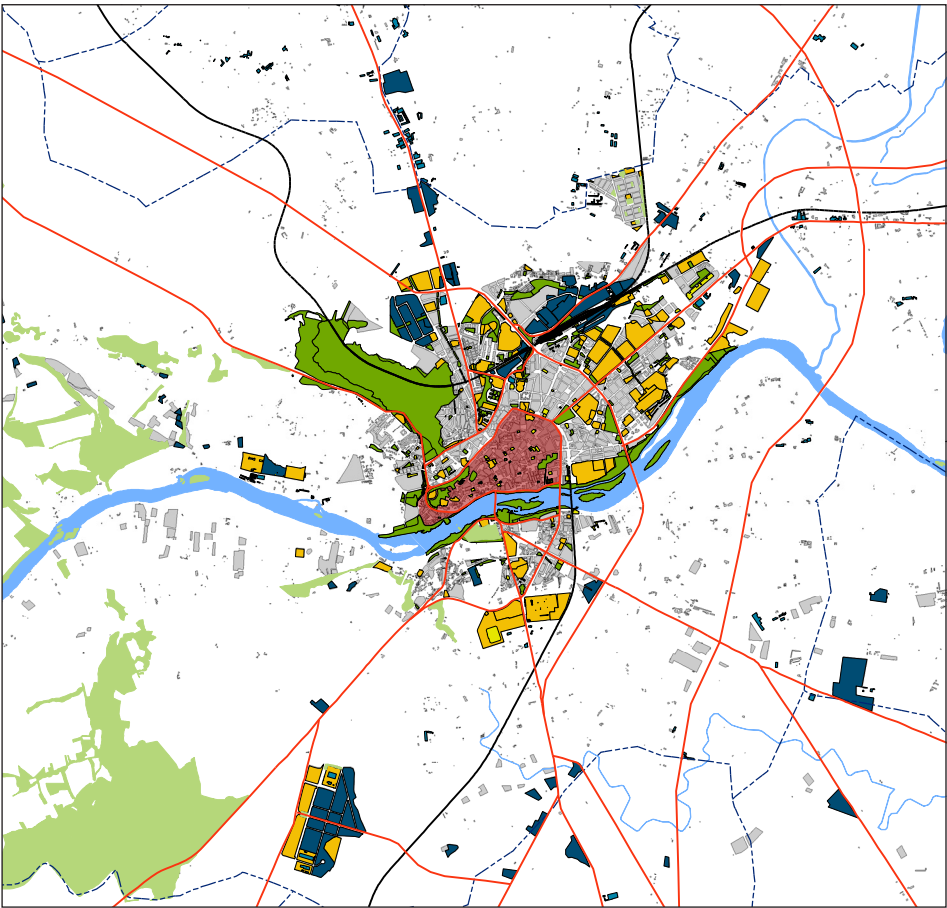
ZAMORA Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

e:1:40.000 [IUU - Instituto Universitario de Urbanística] 2009

- conjunto histórico
- monumentos
- residencial mixto
- equipamientos
- nuevo suelo urbano
- verde urbano
- áreas verdes
- industrial
- tecnología



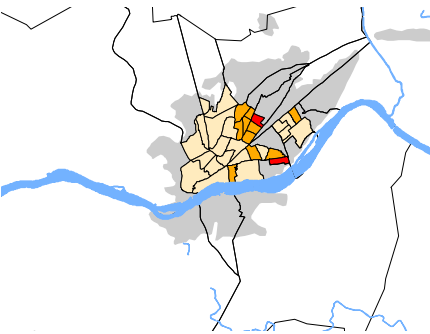
- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferrocarril
- conjunto histórico
- suelo en transformación
- parcelaciones
- unidades proyectuales
- últimas operaciones



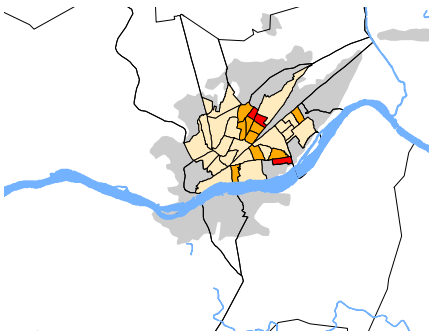
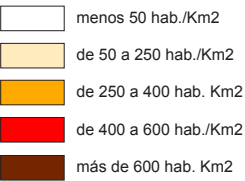
- edificios industriales
- polígonos industriales
- equipamientos
- verde urbano
- áreas verdes

arriba:
Infraestructuras
e:1:50.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009

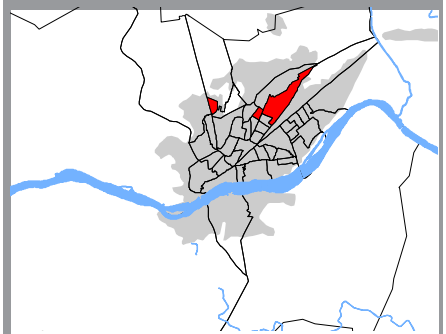
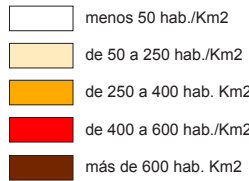
abajo:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1:80.000.
[Fuente: elaboración IUU] 2009



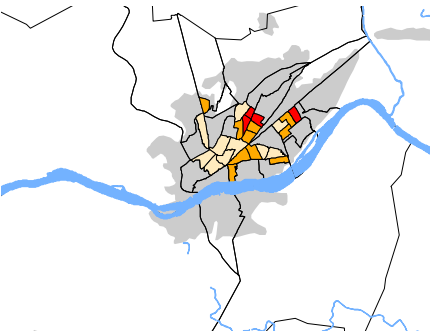
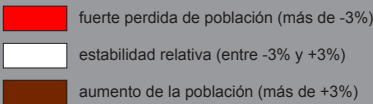
DENSIDAD 2008



DENSIDAD 2001



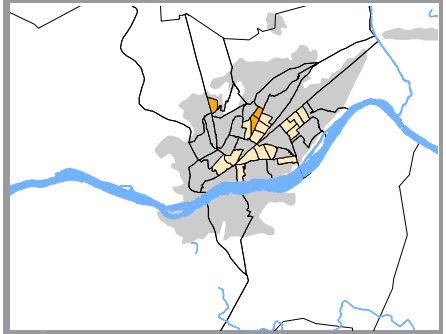
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



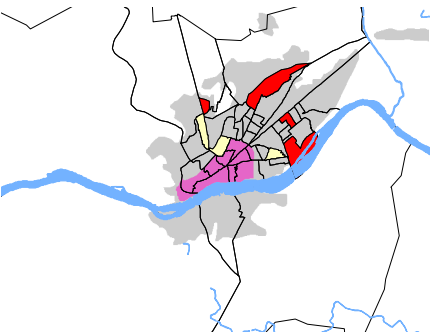
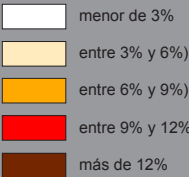
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



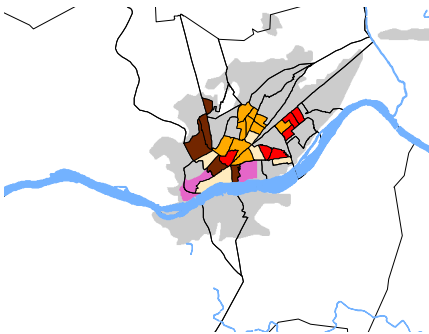
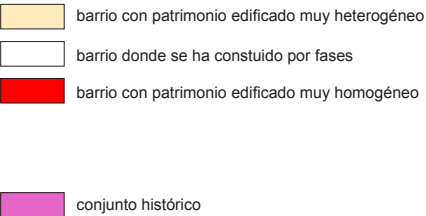
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



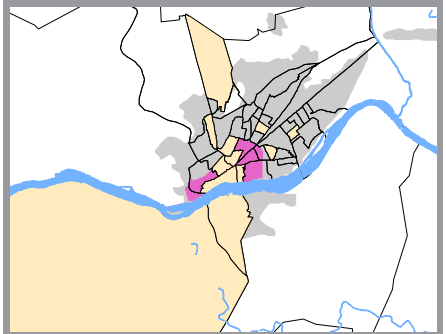
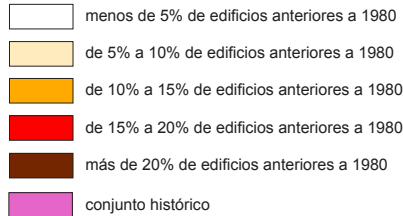
INDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGÉNEOS (2001)

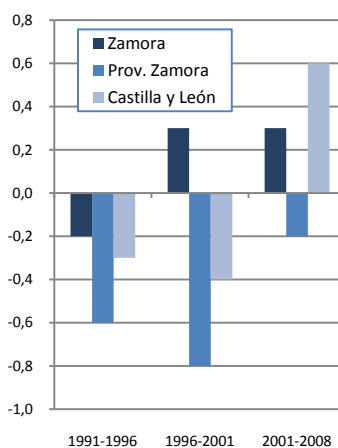
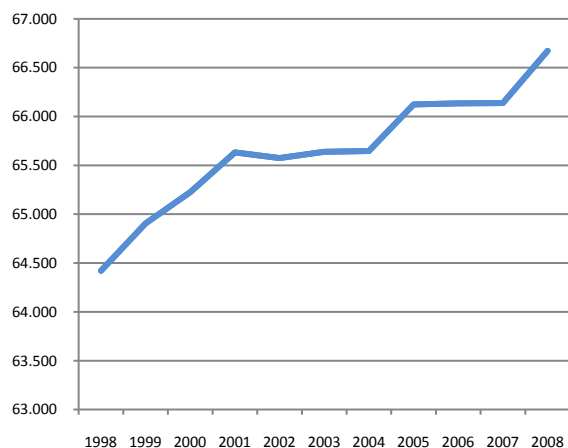


PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)



VIVENDA EN MAL ESTADO (2001)

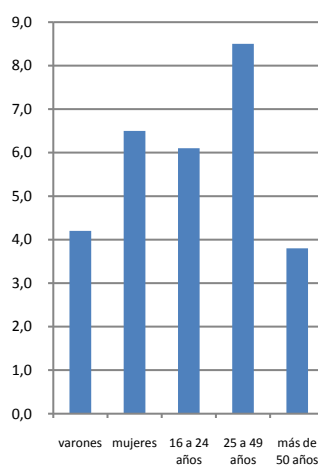
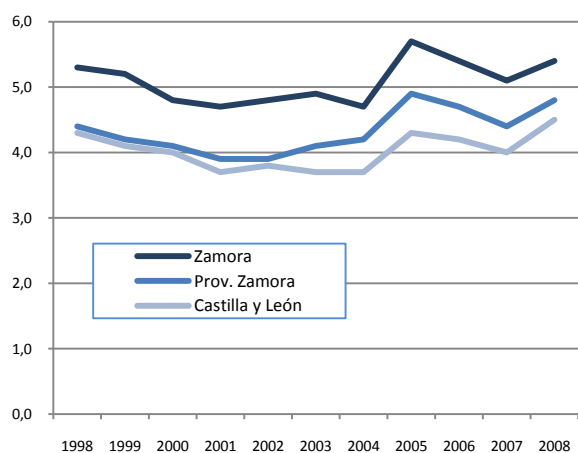




EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio. 1998-2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

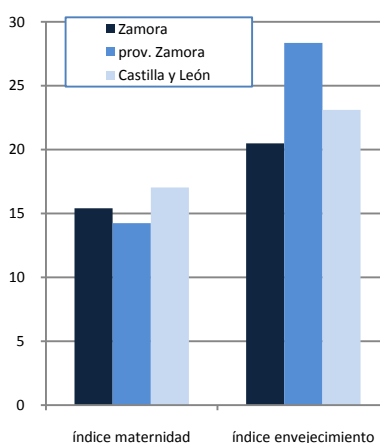
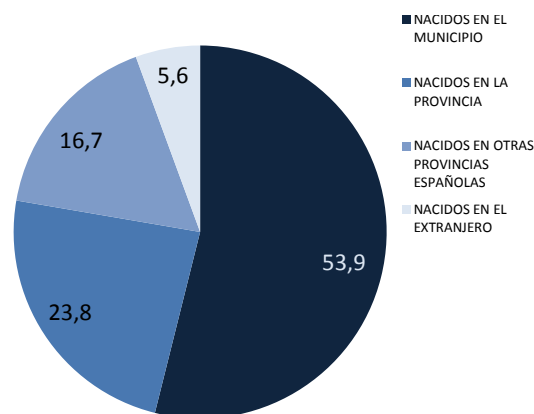
der: Porcentaje (%) de variación de la población
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]



DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%). 1998-2008
[Fuente: ECyL]

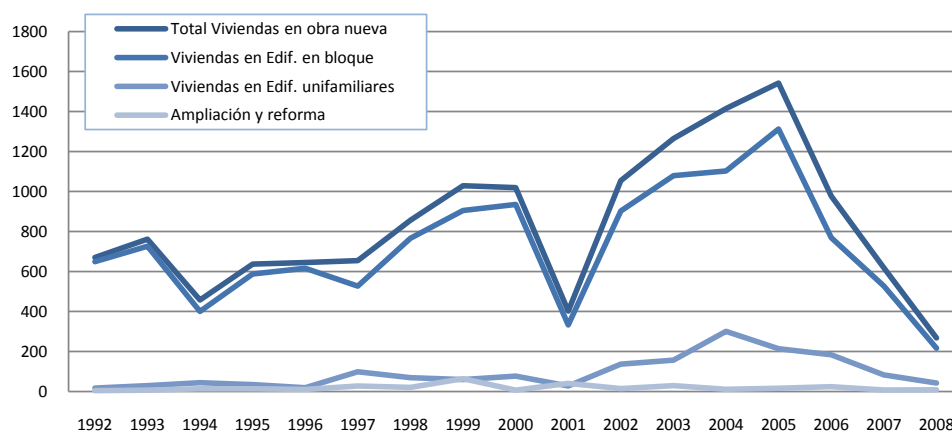
der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población. 2008
[Fuente: ECyL]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento. 2008
[Fuente: INE. Censo y padrones de población]

der: Índices de natalidad y envejecimiento. 2008
[Fuente: INE. Movimiento natural de la población]



CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda. 1992-2008
[Fuente: Ministerio de Vivienda]

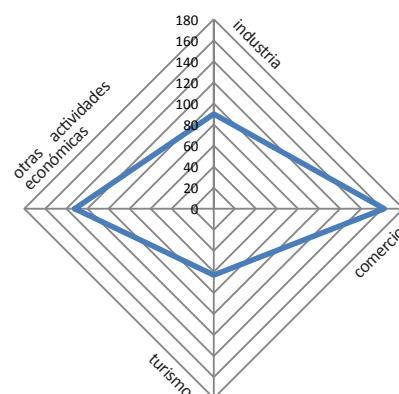
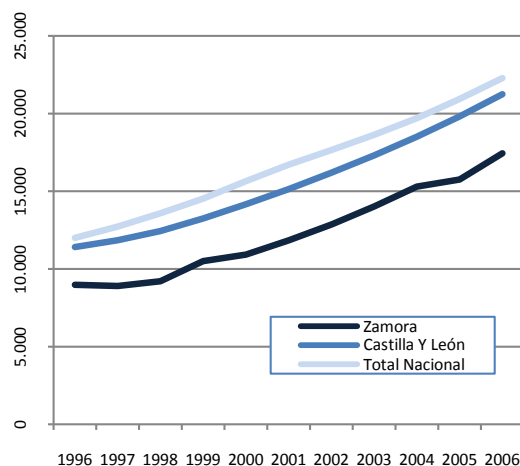
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

izq: Evolución del PIB per cápita provincial. 1996-2006

[Fuente: INE. Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas. 2008

[Fuente: La Caixa. Anuario económico de España 2009]



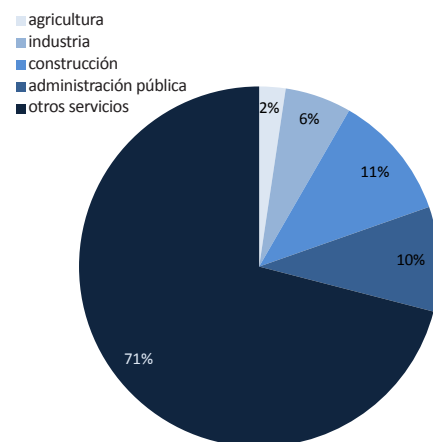
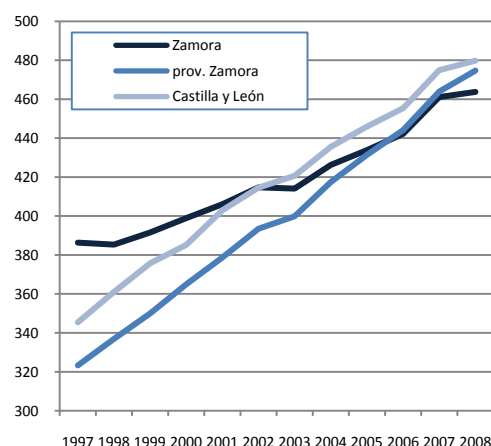
PERFILES ECONÓMICOS

izq: Vehículos por cada 1000 habitantes. 1997-2008

[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos. 2008

[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

ZAMORA

REGIONAL PUBLIC SERVICE CENTRE - CENTRO REGIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS

Contrasta en Zamora la estructura demográfica del municipio respecto a la de su provincia. Mientras que la ciudad aumenta muy ligeramente sus residentes, la provincia, con una población envejecida y un bajo índice de natalidad, pierde habitantes. No obstante el crecimiento demográfico de Zamora es muy débil y menor que el de los centros urbanos más dinámicos de la provincia, como Benavente. El índice de natalidad de la capital es relativamente bajo y no atrae inmigrantes, con un porcentaje de residentes nacidos en el municipio del 53,9%, de los más altos de la Comunidad.

Zamora es una ciudad con claro perfil administrativo, por lo que su economía está muy vinculada a las estructuras públicas y a la función comercial. Los índices de comercio y de otras actividades de servicios destacan sobre los indicadores de industria e incluso de turismo, ámbito en el que se detecta mayor potencial. El porcentaje de afiliados a la Seguridad Social en la Administración Pública, del 10%, y en otros servicios, del 71%, son de los más altos de Castilla y León, frente a un 6% de trabajadores afiliados en industria. Por ello Zamora se ajusta a la categoría definida en el informe de "Regional Public Service Centre", ajustado a su tamaño de ciudad media-pequeña.

